

Commission du Danube



**Observation du marché de la navigation
danubienne : conclusions 2013**

Budapest - 2014

SOMMAIRE

	Page
Chapitre 1 Caractéristique des conditions nautiques actuelles sur le Danube en 2013	3
1.1 Conditions nautiques sur le Danube en janvier-mai 2013	3
1.2 Conditions nautiques sur le Danube en juin 2013	5
1.3 Conditions nautiques sur le Danube en juillet-décembre 2013	7
Chapitre 2 Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises	10
2.1 Transports de passagers	10
2.2 Trafic-marchandises	12
2.3 Trafic interbassins	31
2.4 Conclusions aux chapitres 1 et 2	34
Chapitre 3 Indicateurs de l'efficacité du marché de la navigation danubienne en 2013	36
Chapitre 4 Information du Secrétariat au sujet de l'utilisation de l'observation du marché lors de la mise en œuvre des projets de la « Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube » (EUSDR)	39

Chapitre 1

Caractéristique des conditions nautiques actuelles sur le Danube en 2013

1.1 Conditions nautiques sur le Danube en janvier-mai 2013

La situation sur le Danube au cours du 1^{er} trimestre 2013 a été déterminée dans une large mesure par les facteurs suivants :

- une hausse importante des niveaux de l'eau depuis la mi-décembre 2012 ;
- une absence de périodes prolongées de froids importants en décembre 2012 et janvier 2013, suite à quel fait en 2013 il n'a pas existé de phénomènes de glaces pouvant entraîner la fermeture de la navigation.

Des fluctuations brusques des niveaux de l'eau sur le Haut-Danube et le Danube Moyen n'ont pas entraîné l'arrêt de la navigation même s'ils avaient frisé parfois le HNN (HSW), les niveaux s'étant relativement stabilisés fin février :

- sur le Haut-Danube avec un dépassement peu important du niveau moyen NM (MW) (fig. 1) ;

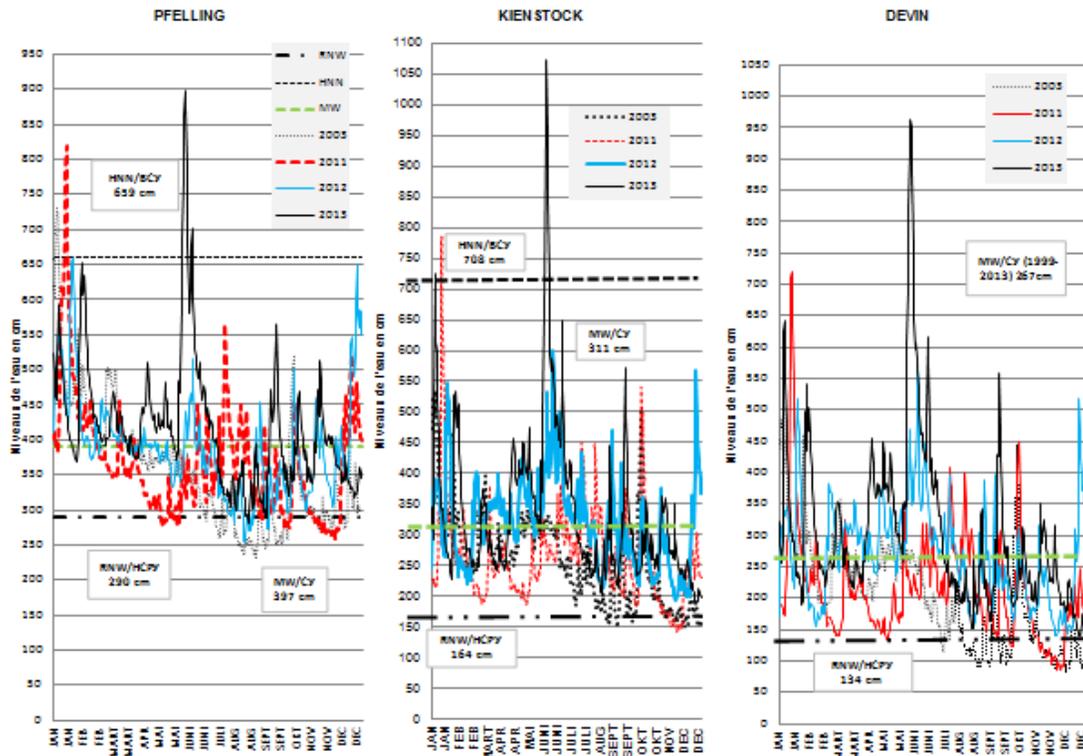


Fig. 1 Indications (moyenne) des stations hydrométriques sur le Haut-Danube : 2003, 2011, 2012 et 2013

- sur le Danube Moyen avec un dépassement important du NM (MW) (fig. 2).

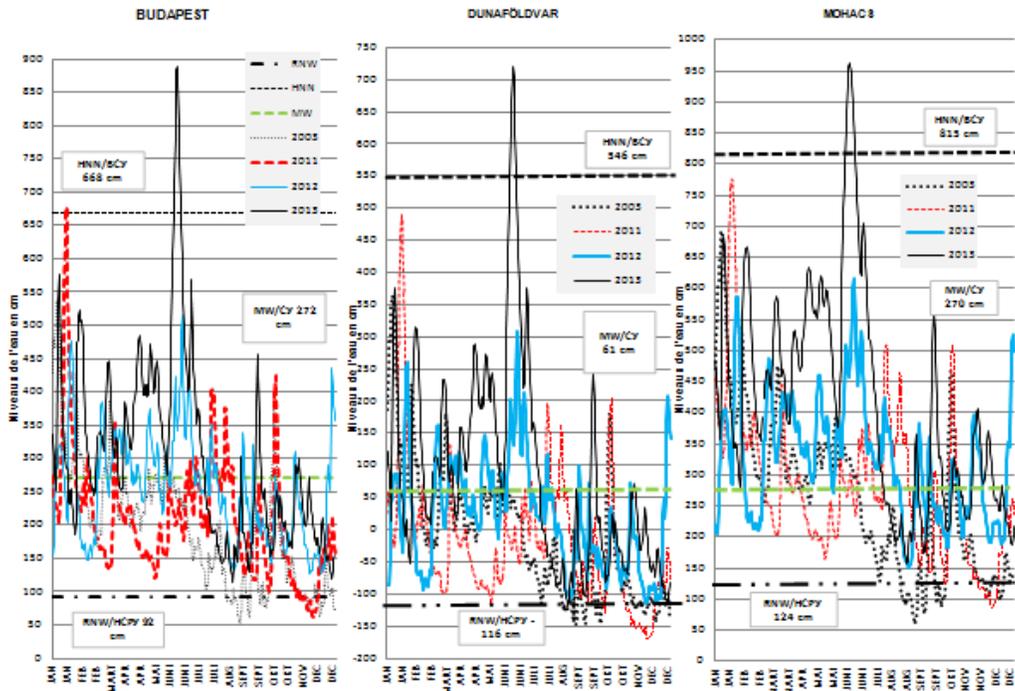


Fig. 2 Indications (moyennes) des stations hydrométriques sur le Danube Moyen: 2003, 2011-2013

En janvier, sur le Bas-Danube, les niveaux de l'eau avaient fluctué autour du NM (MW), une hausse brusque ayant été observée début février (fig. 3), la pression sur les digues de protection atteignant la valeur critique sur certains secteurs.

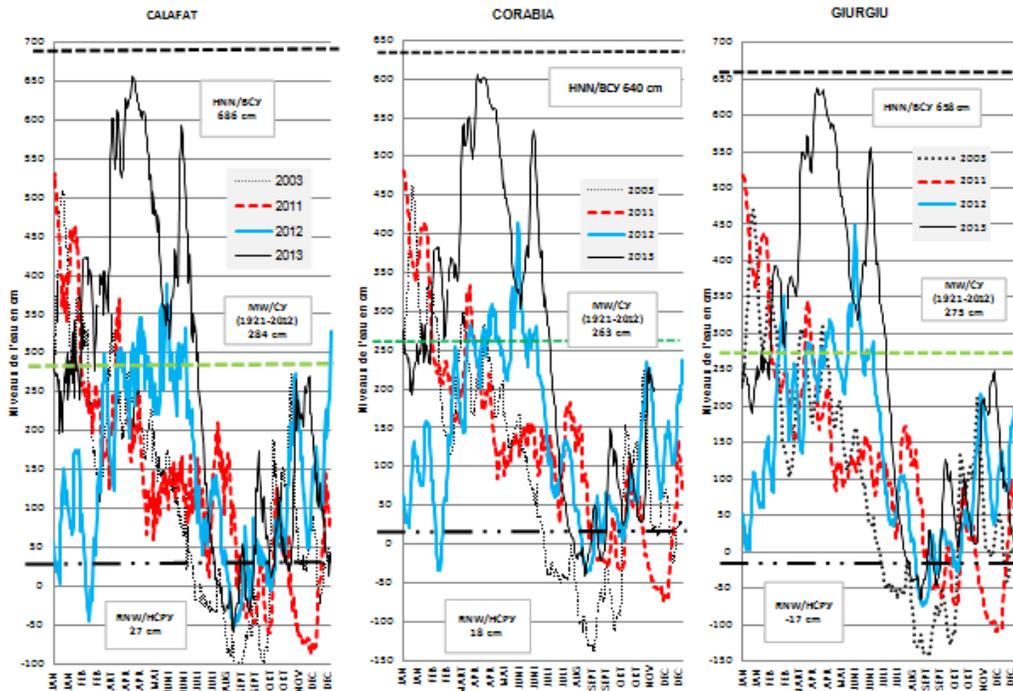


Fig. 3 Indications (moyennes) des stations hydrométriques sur le Bas-Danube : 2003, 2011, 2012 et 2013

En février-avril, des fluctuations des niveaux se sont produites comme suit :

- sur le Haut-Danube : autour des niveaux NM (MW) et d'après leur valeur absolue, supérieures aux valeurs ayant eu lieu en 2011 et 2012 (fig. 1) ;
- sur le Danube Moyen : au-dessus des niveaux NM (MW) et d'après leur valeur absolue, notamment supérieures aux valeurs ayant eu lieu en 2011 et 2012 (fig. 2) ;
- sur le Bas-Danube : notamment supérieures aux niveaux NM (MW), ce processus représentant dans son dynamisme une crue printanière classique avec une pointe arrivant à la mi-avril ; la valeur de pointe des niveaux auprès des principales stations hydrométriques approchait même le HNN (HSW) (fig. 3).

En général, il convient de considérer les conditions nautiques au cours de cette période comme étant plus favorables à la navigation que celles des périodes analogues de 2011 et 2012.

1.2 Conditions nautiques sur le Danube en juin 2013

Des précipitations importantes survenues au cours de la dernière décade de mai 2013 sur le Haut-Danube ont causé une hausse critique des niveaux sur ce secteur et, par conséquent, une restriction et par la suite un arrêt total de la navigation au fur et à mesure que la vague de crue se déplaçait vers l'aval.

Ce phénomène représente une crue catastrophique due à la pluie (un phénomène analogue a été observé en 2002), étant analogue du point de vue de son impact sur la navigation aux crues extrêmes de printemps de 2006 et 2010. Sa particularité est constituée par une forme graphique presque sinusoïdale de la modification du niveau de l'eau pour les secteurs de fleuve à courant libre (Danube Moyen jusqu'à la centrale hydraulique des « Portes de Fer I ») et une demi-période de 16 à 18 jours.

Ce processus naturel sur le Danube est caractérisé comme un « phénomène météorologique catastrophique », terme qui désigne un phénomène pouvant causer, par son importance, intensité, durée ou moment d'apparition, de grands dommages à la population et aux diverses branches de l'économie et représentant une menace à l'encontre de la sûreté de la population et de l'environnement.

Une hausse brusque des niveaux a débuté les 29 et 30 mai 2013, les niveaux de l'eau aux stations hydrométriques du Haut-Danube ayant dépassé de façon notable le HNN (HSW) au cours des deux jours suivants, de même que les niveaux critiques lors desquels la circulation de la flotte est interdite conformément aux « Règles locales de la navigation sur le Danube (Dispositions spéciales) ».

Par conséquent, du 1^{er} au 4 juin 2013, la navigation sur le Haut-Danube a été complètement arrêtée.

La vitesse de déplacement de la vague de crue (début de la hausse et valeur de pointe de la hauteur) sur les secteurs à courant libre (Danube Moyen) était de 120 à 140 km/jour.

A l'approche du début de la hausse, les autorités compétentes ont limité, par des Avis aux navigateurs, d'abord la vitesse de la circulation des bateaux, pour interdire ensuite la navigation. Dès le 13 juin 2013, la circulation des bateaux a été interdite sur le Danube Moyen dans les zones relevant de la responsabilité des ports de Vukovar, d'Apatin, et de Bezdan (km 1363-1215 et 1297-1187).

Les valeurs de pointe de la hauteur de la vague de crue aux stations hydrométriques du Haut-Danube et partiellement du Danube Moyen ont dépassé les valeurs correspondantes observées lors d'une crue analogue en août 2002 (fig. 4).

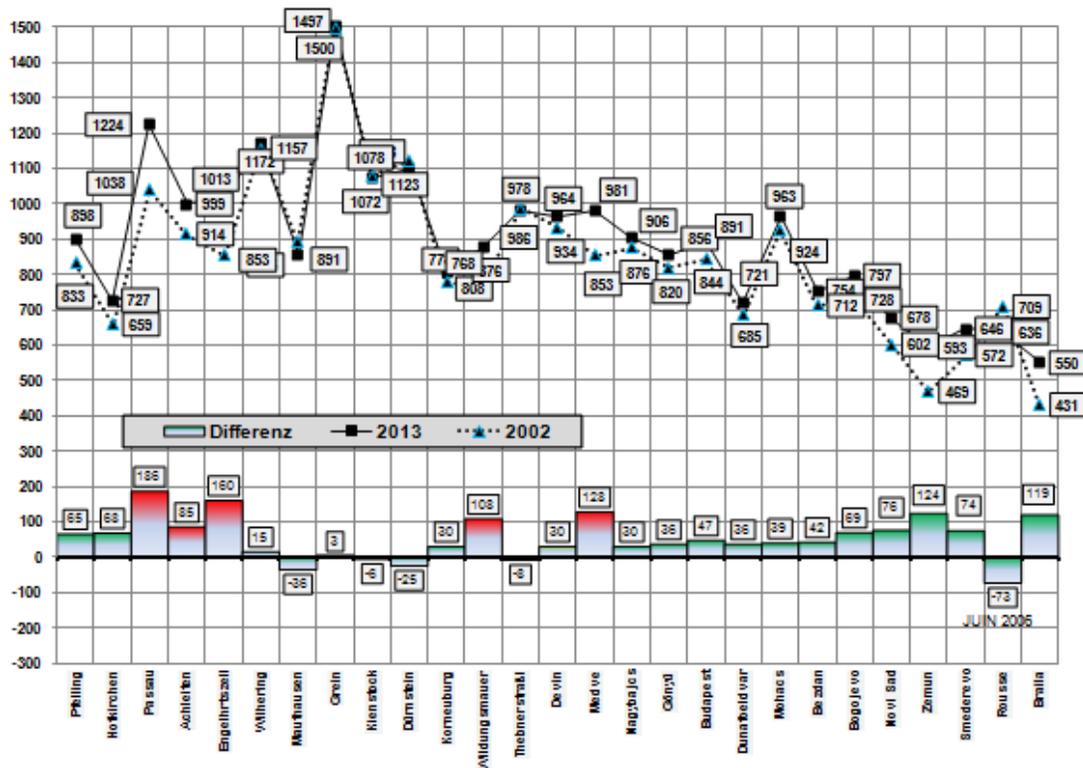


Fig. 4 Valeurs de pointe des niveaux de l'eau auprès des principales stations hydrométriques durant la crue de juin 2013 par rapport aux crues de 2002 / 2006

A mesure du déplacement de la vague de crue sur le Danube Moyen et du passage sur la principale partie à courant libre, les valeurs de pointe de la hauteur de la vague ont présenté une tendance à la baisse par rapport à la valeur de pointe de la crue de printemps de 2013.

Après avoir dépassé les centrales hydrauliques des Portes de fer I et II, la valeur de pointe de la hauteur de la vague a baissé davantage, la forme de la vague devenant étale.

Dès le 5 juin 2013, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube ont commencé à baisser brusquement : 20 à 60 cm/jour.

La circulation partielle des bateaux a été permise dès le 11 juin 2013 sur les secteurs autrichien et allemand et le 17 juin 2013 a été annoncée l'ouverture de la circulation sur le secteur slovaque de Danube.

Le 20 juin 2013, la circulation a été autorisée sur le secteur km 1363-1433,5 du Danube Moyen.

Vers le 17 juin 2013, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube approchaient ceux d'avant la crue.

L'impact négatif de la crue de juin 2013 ne se résume pas aux dommages directs importants subis par l'économie et l'écologie des pays danubiens mais également à ses conséquences.

Pour la navigation, ces conséquences représentaient de frais importants pour rétablir le balisage et reconfigurer le chenal vu que l'état des principaux seuils limitatifs avait changé dans une certaine mesure.

L'arrêt de la navigation sur le Haut-Danube, le secteur le plus actif du fleuve, notamment pendant la période où les flux de marchandises se stabilisent ordinairement et établissent son rythme pour l'année entière, a causé des pertes importantes au marché du trafic en juin.

1.3 Conditions nautiques sur le Danube en juillet-décembre 2013

La crue critique due à la pluie survenue au cours des deux premières décades de juin 2013 sans être soutenue par d'autres précipitations dans le bassin du fleuve a été remplacée vers la fin du mois par une baisse brusque pratiquement linéaire des niveaux de l'eau :

- sur le Haut-Danube : en-dessous des niveaux NM (MW) vers la mi-juillet et approche du ENR (RNW) début août ; par la suite les fluctuations des niveaux avaient correspondu approximativement à l'état constaté pendant la même période de 2011 (fig. 1) ;
- sur le Danube Moyen : en-dessous des niveaux NM (MW) vers la mi-juillet et en-dessous des niveaux de l'ENR (RNW) ou proche de ce dernier vers la fin de la première décade d'août (fig. 2) ;
- sur le Bas-Danube : en-dessous des niveaux de l'ENR (RNW) vers la fin de la première décade d'août ; par la suite la fluctuation des niveaux avait correspondu à l'état constaté en 2011 au cours de cette période (fig. 3).

Vers la fin de la deuxième décennie d'août, sur les secteurs critiques à courant libre du Danube Moyen, il restait 50 à 60 cm jusqu'au niveau auprès duquel la circulation de la flotte peut être interdite.

Vers fin août, les profondeurs réelles sur les secteurs critiques du Bas-Danube (surtout en aval du km 610) se chiffraient à 2,0-2,3 m, ce qui a entraîné l'arrêt de la flotte à marchandises avec des tirants d'eau de 2,0-2,2 m. En outre, sur divers secteurs, la largeur du parcours navigable s'était réduite (par exemple sur le secteur km 568-567 la largeur était de moins de 80 m).

Des précipitations insignifiantes tombées vers fin août sur le Haut-Danube ont entraîné une hausse des niveaux peu importante et de courte durée, suivie d'une chute allant jusqu'à la fin de la première décennie du mois de septembre.

D'après le nombre de jours durant lesquels, auprès des principaux points de contrôle, non seulement le NM (MW) mais également l'ENR (RNW) ont été plus bas, l'année 2013 approche des indicateurs négatifs de 2011 (fig. 5).

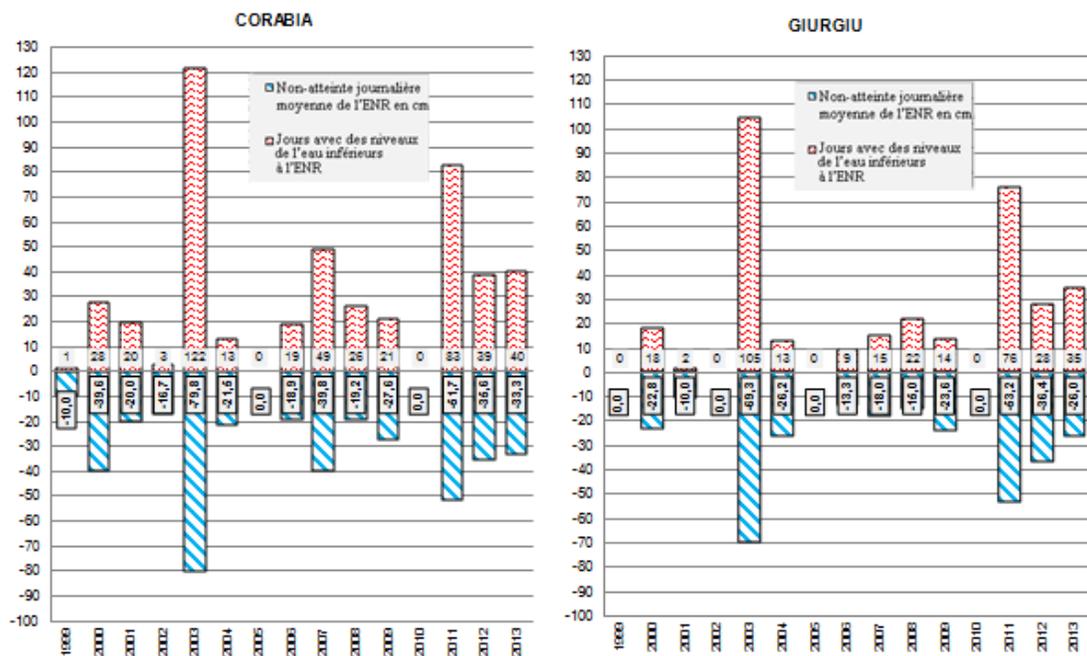


Fig. 5 Caractéristiques des périodes lorsque les niveaux de l'eau étaient inférieurs à l'ENR (RNW) au cours de l'année

Dans le même temps, d'après la valeur du RNW-Index égal au produit du nombre de jours et de la valeur de la non-atteinte de l'ENR (RNW) (en cm), l'année 2013 est également analogue à 2012, ces indicateurs étant meilleurs qu'en 2011 (fig. 6).

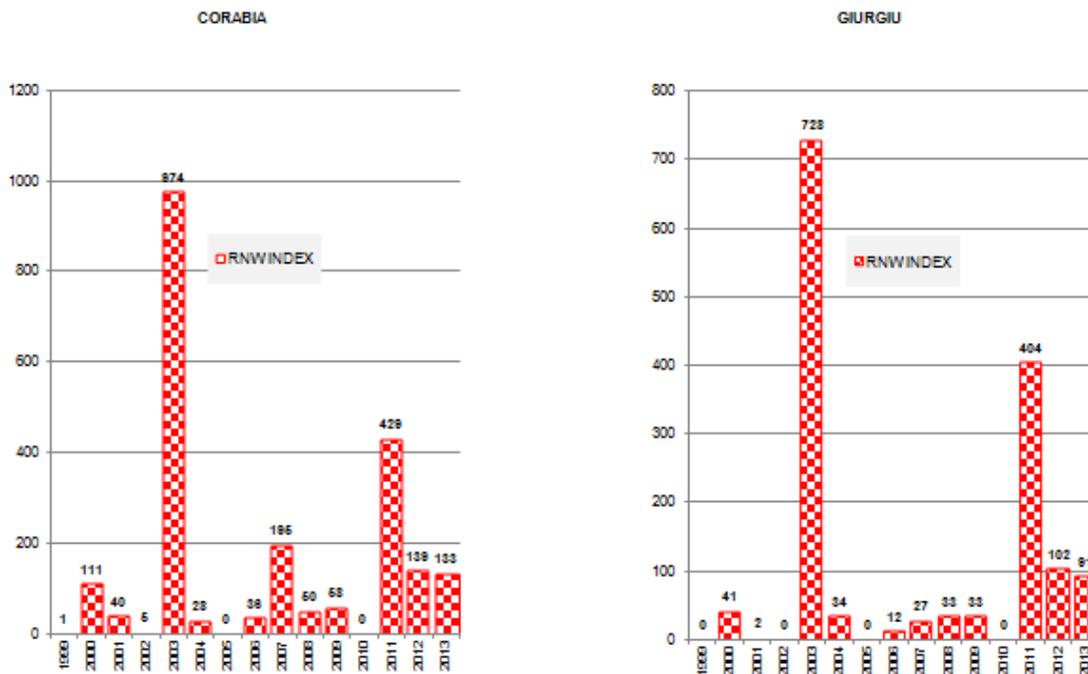


Fig. 6 RNW INDEX – non-atteinte cumulative de l'ENR (RNW) au cours d'une année calendaire

Au début de la deuxième décennie de septembre, suite aux précipitations tombées dans le bassin du Haut-Danube et du Danube Moyen, une hausse de courte durée des niveaux a été constatée, changeant sur les secteurs à courant libre approximativement selon une loi sinusoïdale. La chute des niveaux s'est poursuivie vers la fin du mois.

En octobre, sur le Danube Moyen, les niveaux n'avaient correspondu au NM que durant les deuxième et troisième décades ; en novembre et décembre, les niveaux étaient inférieurs au NM (fin décembre, la non-atteinte du niveau NM atteignait 90 à 100 cm).

Sur le Bas-Danube, en octobre, les niveaux n'atteignaient pas le NM de 120 à 220 cm ; fin novembre - début décembre était observée une hausse du niveau sans atteindre le NM ; à partir de la mi-décembre, la chute des niveaux s'est poursuivie (la non-atteinte du niveau NM fin décembre atteignait 160 à 220 cm). Les tirants d'eau fonctionnels de la flotte durant cette période atteignaient en moyenne 2,0 à 2,1 m.

Chapitre 2

Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises

2.1 Transports de passagers

2.1.1 Transports sur le Haut-Danube

Les transports de passagers à bord de bateaux à cabines en 2013 ont commencé en mars, de même qu'en 2012 ; en avril et mai la circulation des bateaux était plus intense (de 80 %) que pendant la période analogue de 2012.

La base du trafic de passagers à bord de bateaux à cabines a été représentée par les lignes « à courte distance » Passau-Vienne-Bratislava-Budapest-Passau, 90 % du nombre total de passagers transportés à bord de bateaux à cabines sur le Haut-Danube revenant aux voyages partant de Passau. Au cours de 2013, un total de 120 bateaux avait navigué sur ces lignes dont 35 % battant pavillons des pays membres de la CD.

Par l'écluse de Jochenstein ont été transportés 368 milliers de passagers (180 milliers vers l'amont et 188 milliers vers l'aval), soit de 6,66 % moins qu'en 2012, ceci en raison d'une brusque réduction du trafic en juin (de 85 %) suite aux crues critiques dues à la pluie (fig. 7).

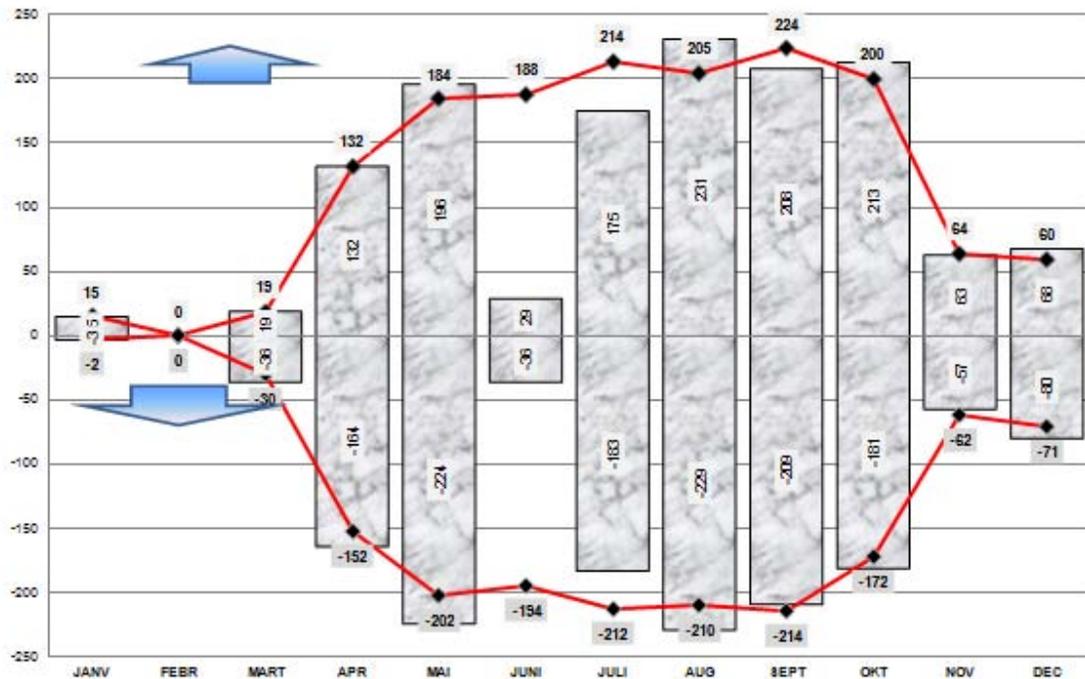


Fig. 7 PASSAGES DE BATEAUX A PASSAGERS AVEC CABINES PAR L'ECLUSE DE JOCHENSTEIN en 2012 et 2013

Dans le même temps, à bord des bateaux ayant franchi la centrale hydraulique de Gabčíkovo, ont été transportés en 2013 404 milliers de passagers, soit de 23 % qu'en 2012, la chute dans la circulation des bateaux en juin suite à la crue critique causée par la pluie se chiffrant à 50 % (fig. 8).

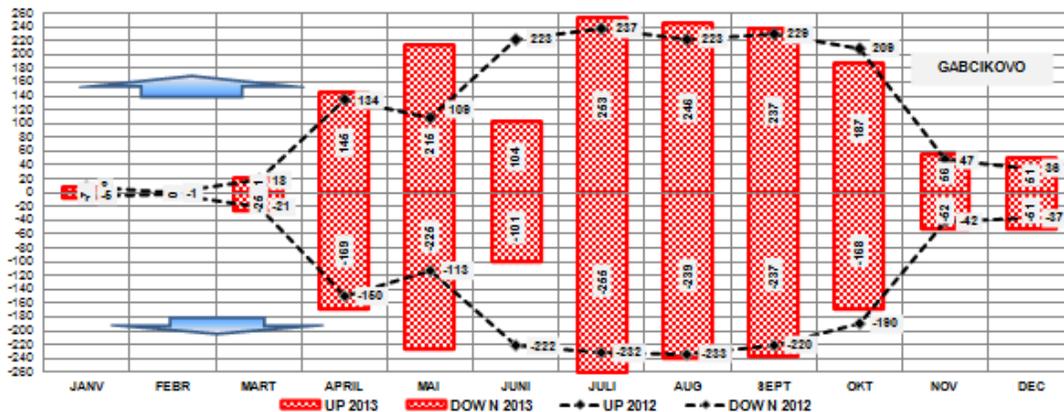


Fig. 8 PASSAGES DE BATEAUX A PASSAGERS AVEC CABINES PAR L'ECLUSE DE GABCIKOVO par mois en 2012-2013

20 % du flux de passagers (17 % en 2012) sont transportés par des bateaux battant pavillon d'Allemagne, de Bulgarie (7,4 %), de Roumanie (5,3 %) et d'Ukraine (2,5 %).

Quelque 64 % du flux de passagers (60 % en 2012) sont transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD (Suisse, Malte, Pays-Bas, France).

2.1.2 Transports sur le Danube Moyen

La circulation des bateaux à passagers à cabines (la base de ce trafic est constituée par des lignes partant de Passau à destination du delta du Danube) a commencé fin mars et a cessé en novembre (fig. 9).

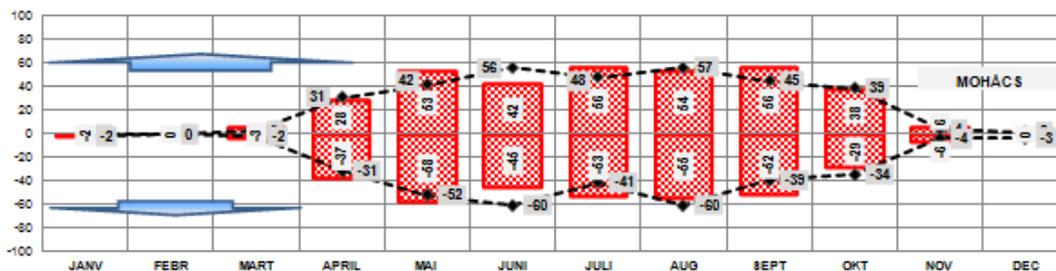


Fig. 9 PASSAGES DE BATEAUX A PASSAGERS AVEC CABINES PAR MOHÁCS par mois en 2012-2013

Le nombre total de passagers transportés à bord de bateaux à cabines a atteint quelque 84 milliers, ce qui dépasse de 2,2 % les indicateurs de 2012. 14 % du flux de passagers ont été transporté à bord de bateaux battant pavillon d'Allemagne,

d'Ukraine (13 %), de Bulgarie (8 %), de Roumanie (5 %), et 60 % - de pays n'étant pas membres de la CD.

Ces rapports correspondent aux indicateurs de 2012.

L'impact de la crue critique causée par la pluie de juin sur la circulation des bateaux à passagers sur le Danube Moyen et le Bas-Danube a été moindre (baisse de 25 % des passages de bateaux) par rapport à la situation sur le Haut-Danube.

2.2 Trafic-marchandises

2.2.1 Trafic sur le Haut-Danube

2.2.1.1 Le volume du trafic par l'écluse de Jochenstein en 2013 a dépassé 5,6 millions de tonnes (3,15 millions de tonnes vers l'amont et 2,42 de tonnes vers l'aval), soit de 15,5 % plus qu'en 2012. Le trafic vers l'aval, en provenance des ports de l'Allemagne et d'autres ports sur le Rhin ont augmenté de manière très brusque (35,6 %).

Le volume du trafic par la centrale hydraulique de Gabčíkovo en 2013 a dépassé 6 millions de tonnes dont le transit vers l'amont représentait 4,29 millions de tonnes, soit 72,5 % du volume total (en 2012 – 6,045 millions de tonnes dont le transit vers l'amont représentait 4,38 millions de tonnes).

En janvier-mai, le trafic sur le Haut-Danube a été stable et le rapport des volumes de marchandises « vers l'amont/vers l'aval » correspondait aux données analogues de 2012.

L'arrêt de la navigation en juin a amené à une chute du trafic ; 47 % du volume perdu a été constaté dans le trafic par l'écluse de Jochenstein et 33 % par la centrale hydraulique de Gabčíkovo.

Le volume du trafic par la centrale hydraulique de Gabčíkovo à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches et de bateaux-citernes automoteurs en juin se chiffrait (en %) par rapport aux volumes atteints en mai :

- vers l'amont – quelque 30 %,
- vers l'aval – quelque 48 %.

Par rapport aux volumes atteints en mai, il a été transporté à bord de bateaux non-automoteurs dans le cadre de convois :

- vers l'amont – quelque 30 %,
- vers l'aval – quelque 20 %.

Le volume « perdu » des transports de marchandises en juin sur le Haut-Danube était pratiquement compensé par sa hausse brusque en juillet (fig. 10).

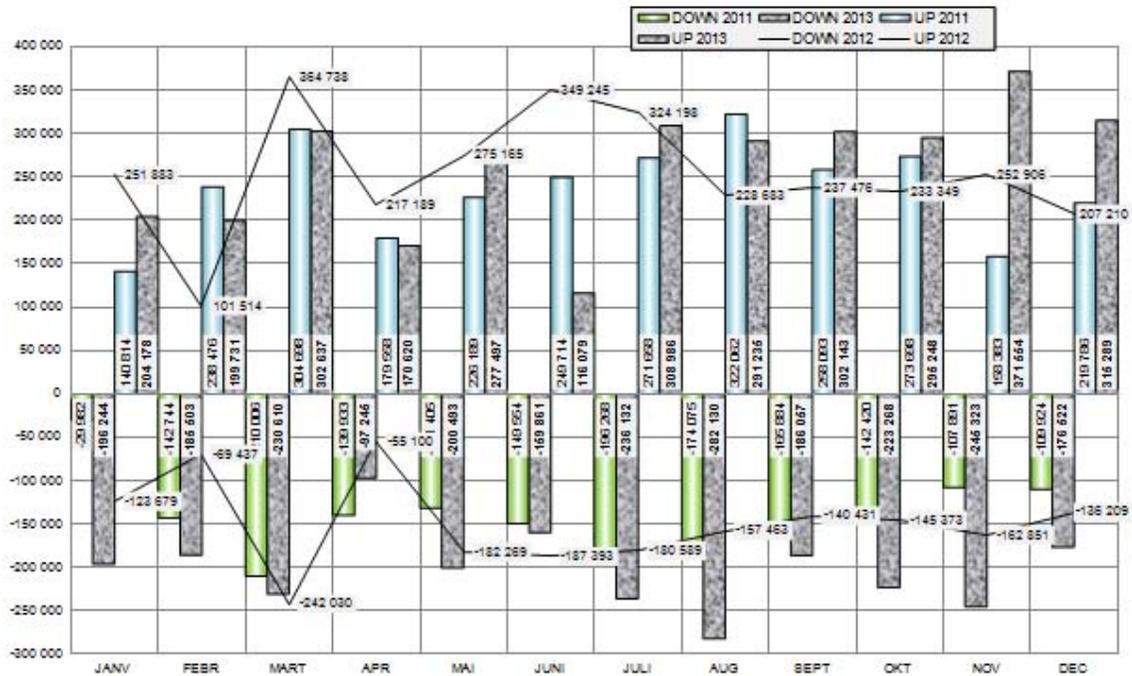


Fig. 10 TRAFIC-MARCHANDISES PAR L'ECLUSE DE JOCHENSTEIN en 2011–2013 en tonnes, par mois

Par exemple, en juillet, par la centrale hydraulique de Gabčíkovo ont été transportés 606 milliers de tonnes dont 74 % vers l'amont, ce qui signifie que, en dépit de diverses restrictions sur le Danube Moyen, la flotte avait poursuivi sa circulation vers l'amont et assuré la réserve de marchandises pour les ports du Haut-Danube.

En août-septembre, sur le Haut-Danube, les volumes du trafic ont baissé en raison de sa brusque hausse de juin ; il a été également constaté un nombre important de bateaux en ballast avalants, aussi bien automoteurs (fig. 10) que non-automoteurs (fig. 11).

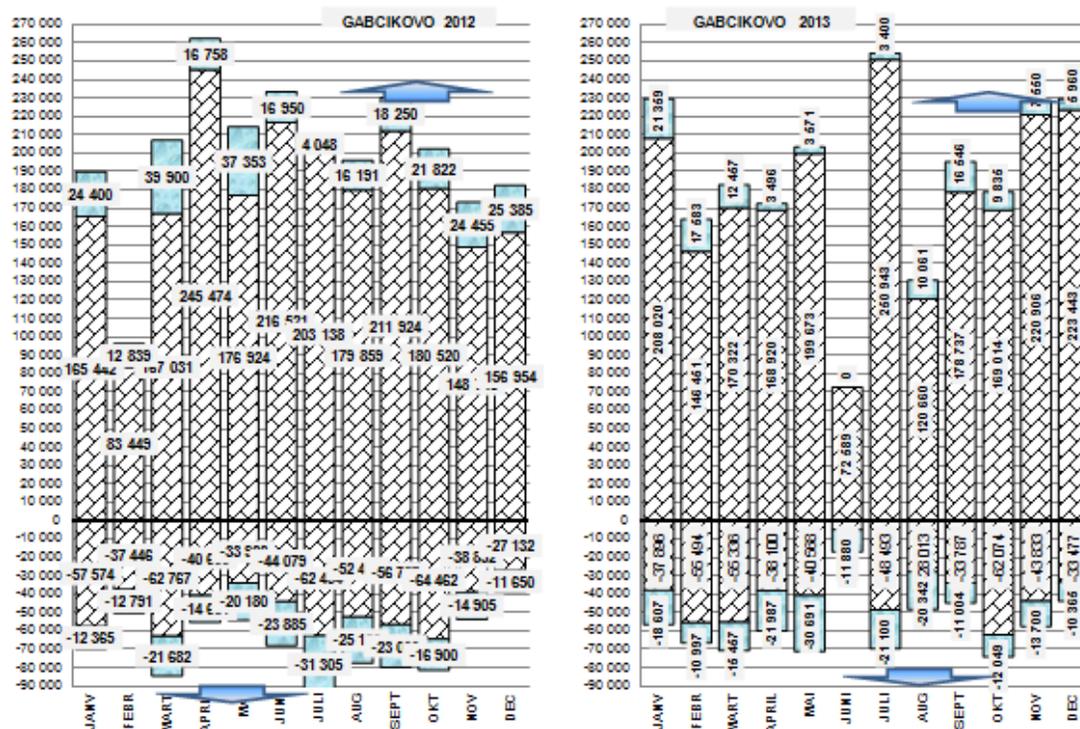


Fig. 11 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES NON MOTORISES ET DE BARGES POUR MARCHANDISES SECHES PAR GABCIKOVO en tonnes, par mois

2.2.1.2 Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés (centrale hydraulique de Gabčíkovo)

Au total, en 2013, ont été transportées à bord de convois poussés (fig. 11) quelque 2,9 millions de tonnes (3,2 en 2012), ce qui représente 49 % du volume total du trafic par l'écluse de Gabčíkovo, dont vers l'amont 2,24 millions de tonnes (en 2012 – 2,4 millions de tonnes).

- D'après les volumes du trafic de marchandises sèches, il a été transporté à bord de convois poussés (fig. 11) :
 - vers l'amont – 2,13 millions de tonnes, ce qui correspond aux volumes transportés à bord de convois poussés en 2012 (2,14 millions de tonnes)
 - vers l'aval – 476 milliers de tonnes, soit de 8,2 % moins qu'en 2012 (578,5 milliers de tonnes).
- Des produits pétroliers en vrac ont été transportés par des barges-citernes non motorisées dans le cadre de convois.

Sur le volume total de 309 milliers de tonnes (en 2012 – 487 milliers de tonnes) des barges-citernes non motorisées ont transporté :

- vers l'amont - 111 milliers de tonnes soit de 47 % moins qu'en 2012 (258 milliers de tonnes)
- vers l'aval – 198 milliers de tonnes (en 2012 - 229 milliers de tonnes).

Pendant les périodes à conditions nautiques stables, par la centrale hydraulique de Gabčíkovo passent en moyenne de 100 à 110 convois par mois (fig. 12).

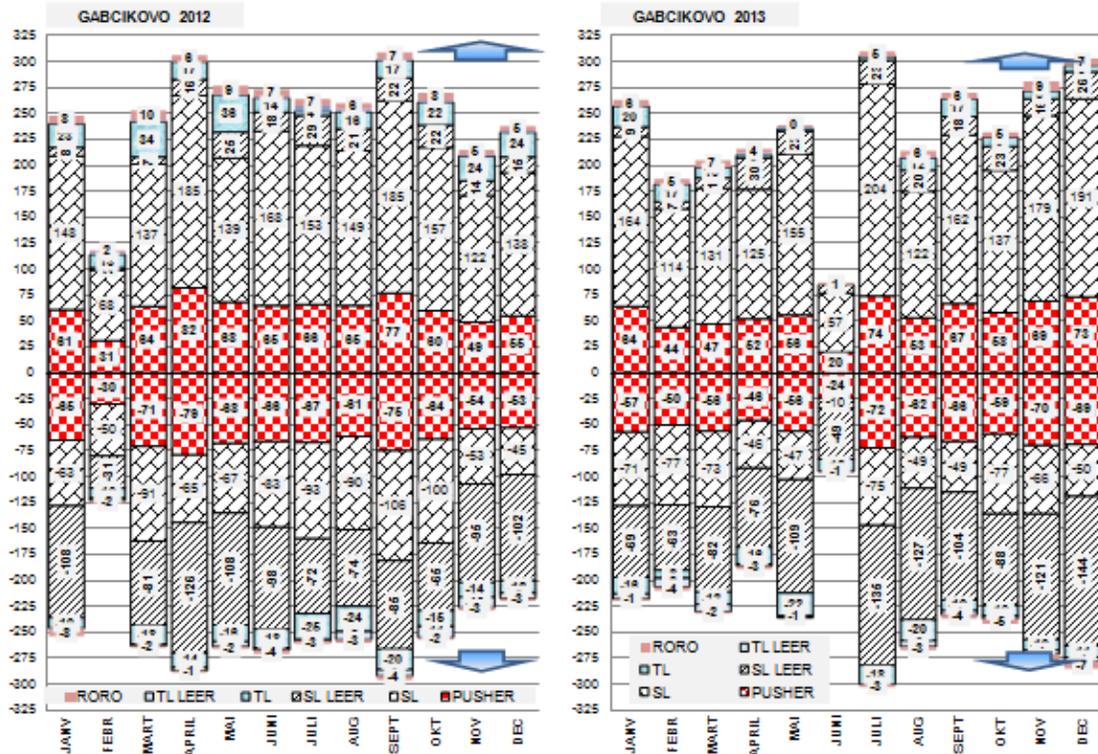


Fig. 12 PASSAGES DE BATEAUX PAR GABCIKOVO PAR TYPES D'UNITES DE CONVOIS PAR MOIS

Le trafic à bord de convois poussés a été effectué surtout sous les pavillons de l'Autriche (295 passages de convois poussés), de l'Ukraine – 285, de la Roumanie – 247, de la Slovaquie – 241, de la Hongrie – 145, de l'Allemagne – 93 (fig. 13).

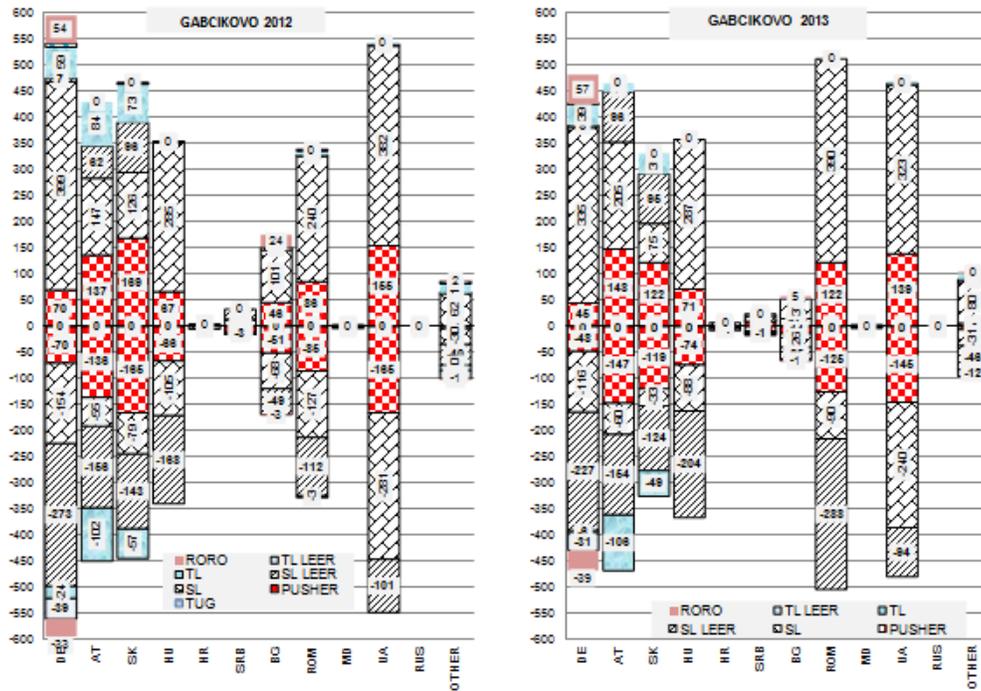


Fig. 13 PASSAGES DE BATEAUX PAR GABCIKOVO PAR TYPES D'UNITES DE CONVOIS PAR PAYS D'ENREGISTREMENT DES BATEAUX

Au total, sont passés vers l'amont dans le cadre de convois poussés 1.952 barges à marchandises sèches non motorisées, dont seulement 11 % en ballast. Dans le même temps, sur les 1.848 barges à marchandises sèches faisant route dans des convois avalants, 63 % unités étaient en ballast, ce qui témoigne d'un déséquilibre de la base de marchandises. Les volumes totaux de marchandises respectifs transportés à bord de convois battant pavillons de pays figurent dans la fig. 14.

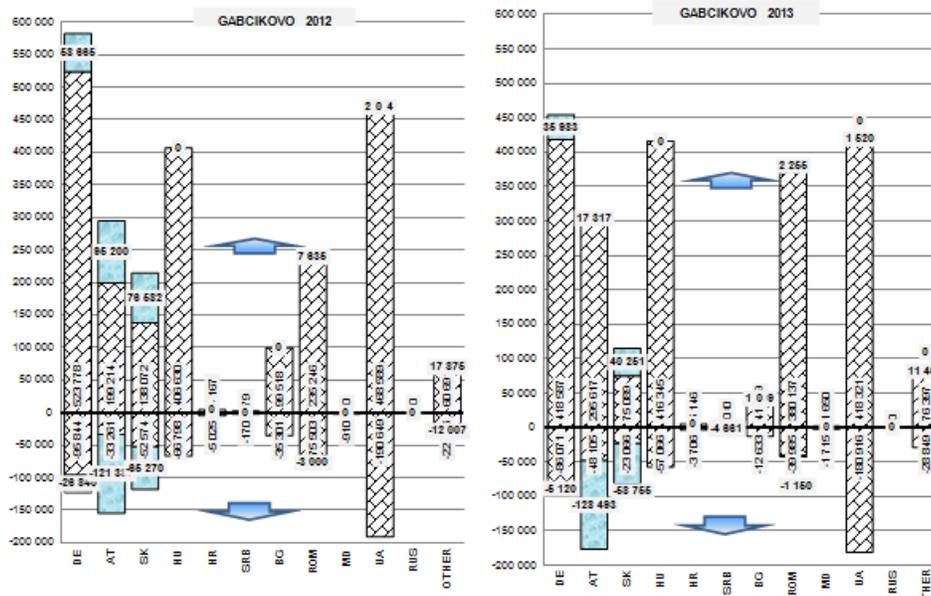


Fig. 14 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES NON MOTORISES ET DE BARGES POUR MARCHANDISES SECHES PAR GABCIKOVO en tonnes, par pays d'enregistrement du bateau

Trafic à bord de bateaux automoteurs (fig. 15)

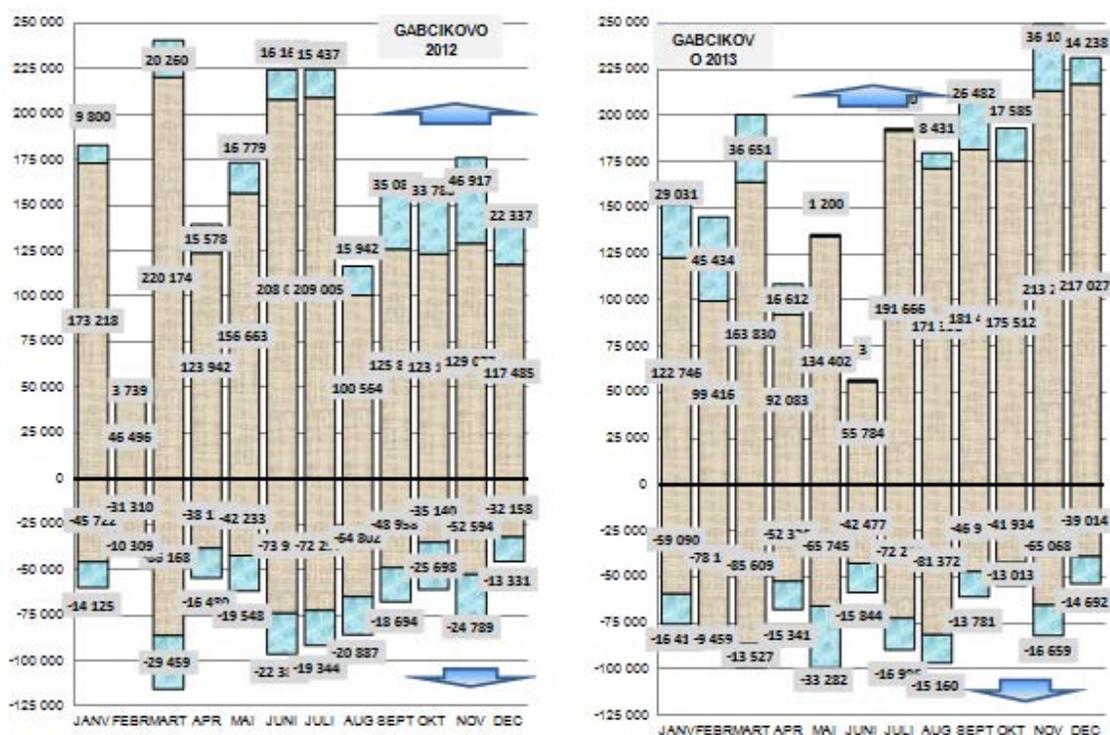


Fig. 15 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEaux-CITERNES ET DE BATEaux POUR MARCHANDISES SECHES MOTORISEES PAR GABCIKOVO en tonnes, par mois

En 2013, selon le volume des marchandises transportées (2,97 millions de tonnes), ce trafic a représenté 51 % (47 % en 2012) du volume total, les bateaux à marchandises sèches ayant transporté 2,35 millions de tonnes dont :

- vers l'amont – 1,74 millions de tonnes
- vers l'aval – 623 milliers de tonnes.

a) Les bateaux automoteurs à marchandises sèches ont transporté (fig. 15) :

- vers l'amont – 1,82 millions de tonnes (1,73 millions de tonnes en 2012) soit 89 % du volume des marchandises transportées vers l'amont ; 41 % du trafic de marchandises sèches est assuré par des bateaux battant pavillons de l'Allemagne (fig. 16) ; 5 % respectivement par des bateaux battant pavillons de la Bulgarie et de la Roumanie, 42,6 % des marchandises ayant été transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.
- vers l'aval – 727 milliers de tonnes soit 16 % de plus qu'en 2012 (623 milliers de tonnes) ; 36 % du trafic est assuré par des bateaux battant

pavillons de l'Allemagne ; 7,5 % respectivement par des bateaux battant pavillons de la Bulgarie et de la Roumanie, 42,6 % des marchandises ayant été transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

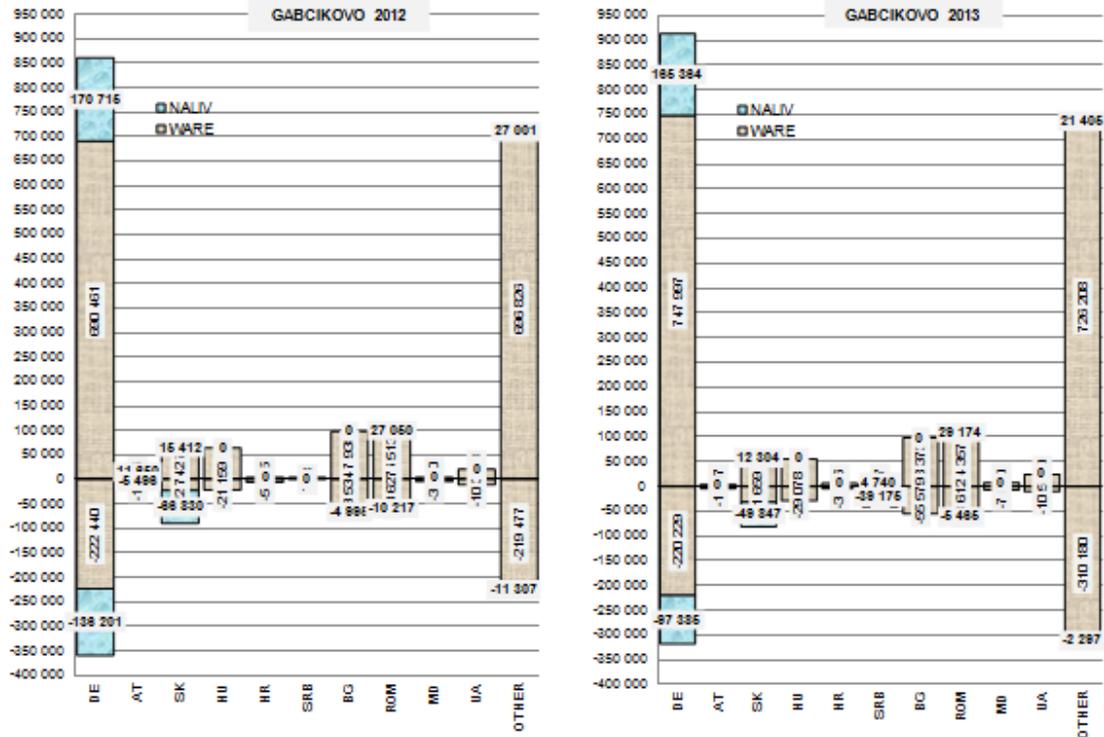


Fig. 16 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES ET DE BATEAUX POUR MARCHANDISES SECHES MOTORISEES PAR GABCIKOVO en tonnes, par pays d'enregistrement des bateaux

b) A bord de bateaux-citernes automoteurs au total ont été transportées 425 milliers de tonnes (487 milliers de tonnes en 2012), dont :

- vers l'amont – 232 milliers de tonnes (252 milliers de tonnes en 2012), 75 % du trafic est assuré par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne (fig. 16); 5,2 % par des bateaux battant pavillon de la Slovaquie, 9 % des marchandises liquides ayant été transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.
- vers l'aval – 193 milliers de tonnes (235 milliers de tonnes en 2012), 30 % du trafic est assuré par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne ; 26 % par des bateaux battant pavillon de la Slovaquie, 2,8 % par des bateaux battant pavillon de la Roumanie.

Pendant les périodes à conditions nautiques stables, par la centrale hydraulique de Gabčíkovo sont passés en moyenne de 380 à 420 unités de bateaux automoteurs (fig. 17). Le plus grand nombre de passages de

bateaux a été effectué par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne (fig. 18).

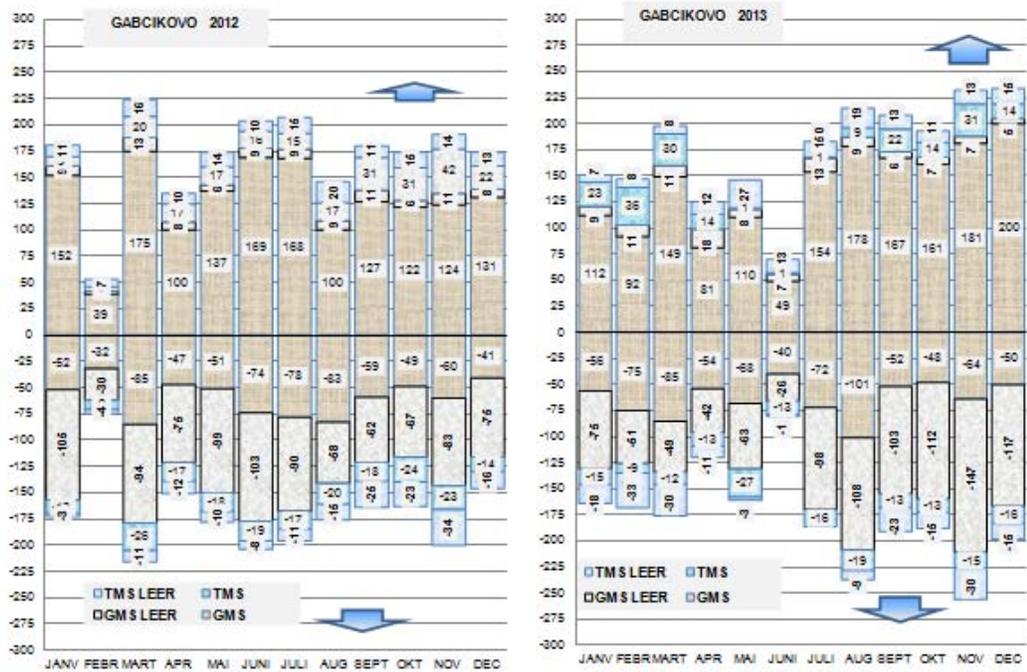


Fig. 17 PASSAGES DE BATEAUX PAR GABCIKOVO PAR TYPES DE BATEAUX MOTORISES par mois

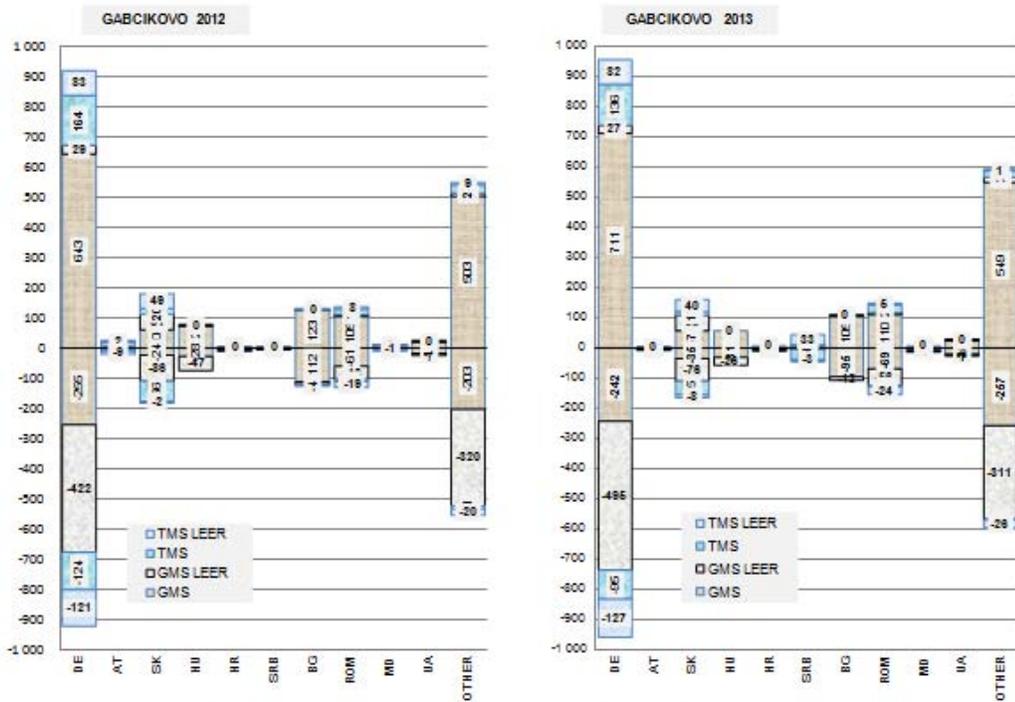


Fig. 18 PASSAGES DE BATEAUX PAR GABCIKOVO PAR TYPES DE BATEAUX MOTORISES ET PAYS D'ENREGISTREMENT

2.2.1.3 D'après la nomenclature des marchandises (fig. 19)

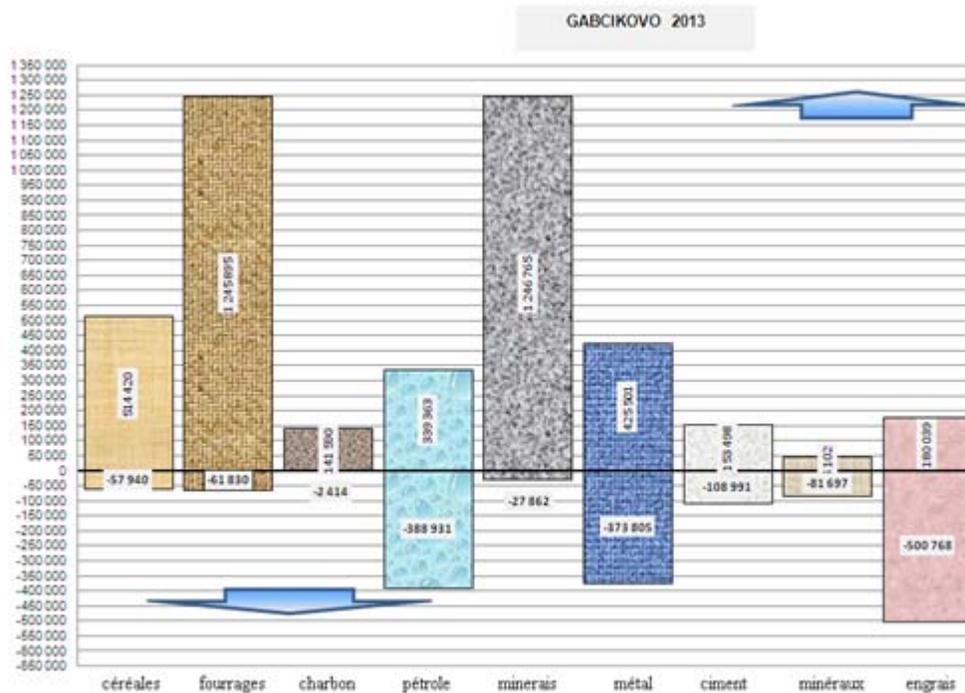


Fig. 19 STRUCTURE DES MARCHANDISES DU TRAFIC-MARCHANDISES SUR LE DANUBE PAR GABCIKOVO en 2013, en tonnes

Les volumes les plus importants des transports par la centrale hydraulique de Gabčíkovo étaient les suivants :

- vers l'amont
 - *Denrées alimentaires et fourrages* – total 1,25 millions de tonnes, soit de 25 % moins qu'en 2012 (1,66 millions de tonnes) et constituant 21 % du volume de toutes les marchandises transportées vers l'amont (en 2012 – 38 %).

45 % de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne et 39 % par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

Le volume le plus important de ces marchandises a été transporté en décembre (208 milliers de tonnes).

- *Minerais de fer* – total 1,25 millions de tonnes, soit de 10,6 % plus qu'en 2012 (1,13 millions de tonnes) et constituant 21 % du volume de toutes les marchandises transportées vers l'amont (en 2012 – 26 %) ;

30 % de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de la Hongrie, 28,5 % - battant pavillon de

l'Ukraine, 19 % respectivement – battant pavillons de l'Allemagne et de l'Autriche. Au cours de l'année, les transports de ces marchandises étaient constants par mois.

- *Céréales* – total 514 milliers de tonnes, soit 3,5 fois de plus qu'en 2012 (145 milliers de tonnes) et constituant 12 % du volume de toutes les marchandises transportées vers l'amont ;

42% de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de la Hongrie et 45 % par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

Le volume le plus important de ces marchandises a été transporté en août (69 milliers de tonnes).

- *Produits métalliques* – total 425 milliers de tonnes, soit de 9 % plus qu'en 2012 (391 milliers de tonnes) et constituant 9 % du volume total des marchandises transportées vers l'amont.

29 % de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de la Roumanie, 24 % – d'Allemagne, 12 % – de Bulgarie, 20 % par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

Au cours de l'année, les transports de ces marchandises étaient constants par mois.

- *Produits pétroliers* – total 339 milliers de tonnes, soit de 33 % moins qu'en 2012 (505 milliers de tonnes) et constituant 7,9 % du volume total des marchandises transportées vers l'amont. 57,8 % de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 15 % – de Slovaquie, 6,7 % – de Roumanie.

Au cours de l'année, le trafic de ces produits n'était pas constant, le volume le plus important ayant été transporté en février (61 milliers de tonnes)

- vers l'aval

- *Engrais naturels et artificiels* – total 501 milliers de tonnes, soit de 10 % moins qu'en 2012 (557 milliers de tonnes) et constituant 31 % du volume total des marchandises transportées vers l'aval (en 2012 – 33 %).

29 % de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 18 % - de l'Ukraine, 7 % - de la

Roumanie, 24 % - par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

La plupart de ces transports ont été réalisés en janvier-avril, le volume le plus important ayant été transporté en février (90 milliers de tonnes).

- *Produits pétroliers* – total 389 milliers de tonnes, soit de 14 % moins qu'en 2012 (452 milliers de tonnes) et constituant 24 % du volume total des marchandises transportées vers l'aval (en 2012 – 27 %).

32 % de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de l'Autriche, 28 % - de la Slovaquie, 26 % - de l'Allemagne, 11 % - de la Serbie.

- *Produits métalliques* – total 374 milliers de tonnes, soit de 33 % plus qu'en 2012 (280 milliers de tonnes) et constituant 23 % du volume total des marchandises transporté vers l'aval (en 2012 – 17 %).

14 % de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 12 % - de l'Ukraine, 11 % - de la Bulgarie, 8 % - de la Roumanie, 39 % - par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

2.2.2 Transports sur le Danube Moyen (par le point de contrôle de Mohács)

2.2.2.1 Le volume du trafic ayant franchi Mohács en 2013 s'est chiffré à plus de 5,52 millions de tonnes dont le transit vers l'amont avait représenté 3,21 millions de tonnes, soit 58 %. En 2012 ont été transportés 5,6 millions de tonnes, dont le transit vers l'amont avait représenté 2,9 millions de tonnes (51 %).

Entre janvier et mai, les transports sur le Danube Moyen étaient stables, le transit vers l'amont représentant 61 %, soit 10 % de plus que pendant la période analogue de 2012.

En juin, les volumes du trafic ont baissé par rapport aux volumes atteints en mai :

- vers l'amont - de 13 %
- vers l'aval - de 40 %.

Le volume « perdu » de transports en juin sur le Danube Moyen était pratiquement compensé par sa hausse brusque en juillet et par une stabilisation relative des transports en août-septembre. Dans le même temps, le nombre de la flotte en ballast avalant en juillet-décembre a doublé par rapport à la période janvier-mai.

2.2.2.2 Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés

Au total, en 2013, ont été transportées par le point de contrôle de Mohács à bord de convois poussés quelque 4,1 millions de tonnes, ce qui représente 75 % du volume total de marchandises (marchandises liquides y comprises), dont 2,6 millions de tonnes vers l'amont, ce qui correspond aux données analogues de 2012 (4,1 millions de tonnes, dont 2,3 millions de tonnes vers l'amont) (fig. 20).

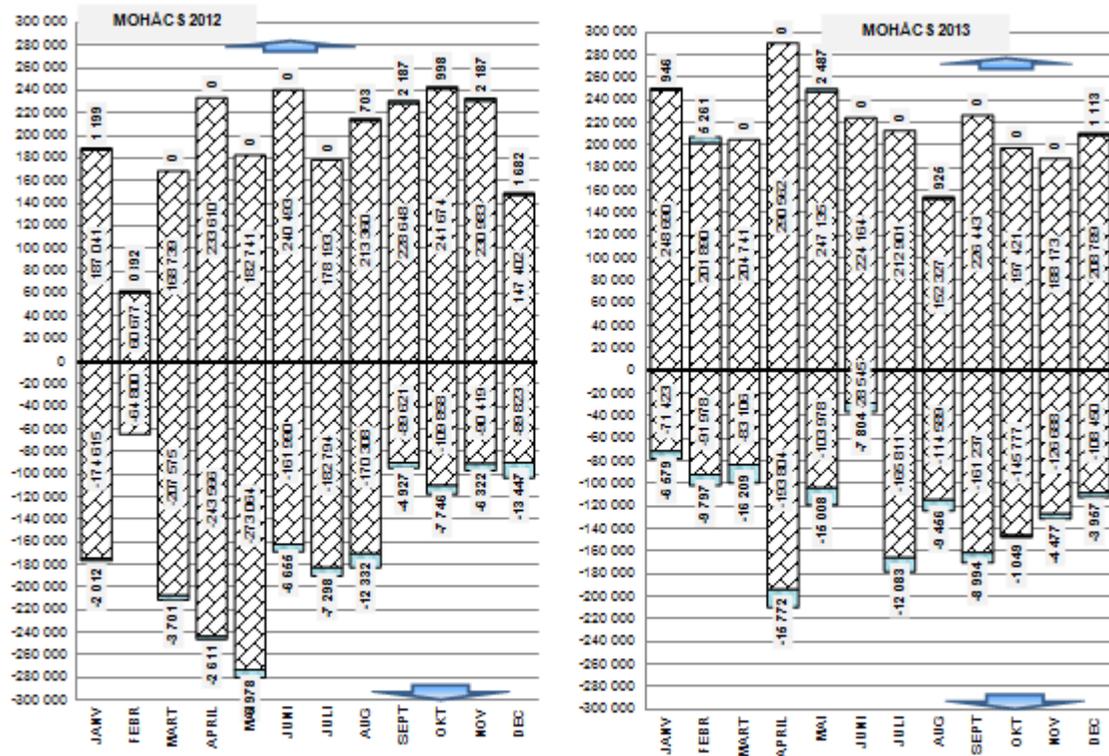


Fig. 20 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES ET DE BARGES POUR MARCHANDISES SECHES NON-MOTORISES PAR MOHÁCS en tonnes, par mois

En 2013, sont passés en moyenne par le point de contrôle de Mohács vers l'amont et vers l'aval 35 à 40 convois par mois (fig. 21).

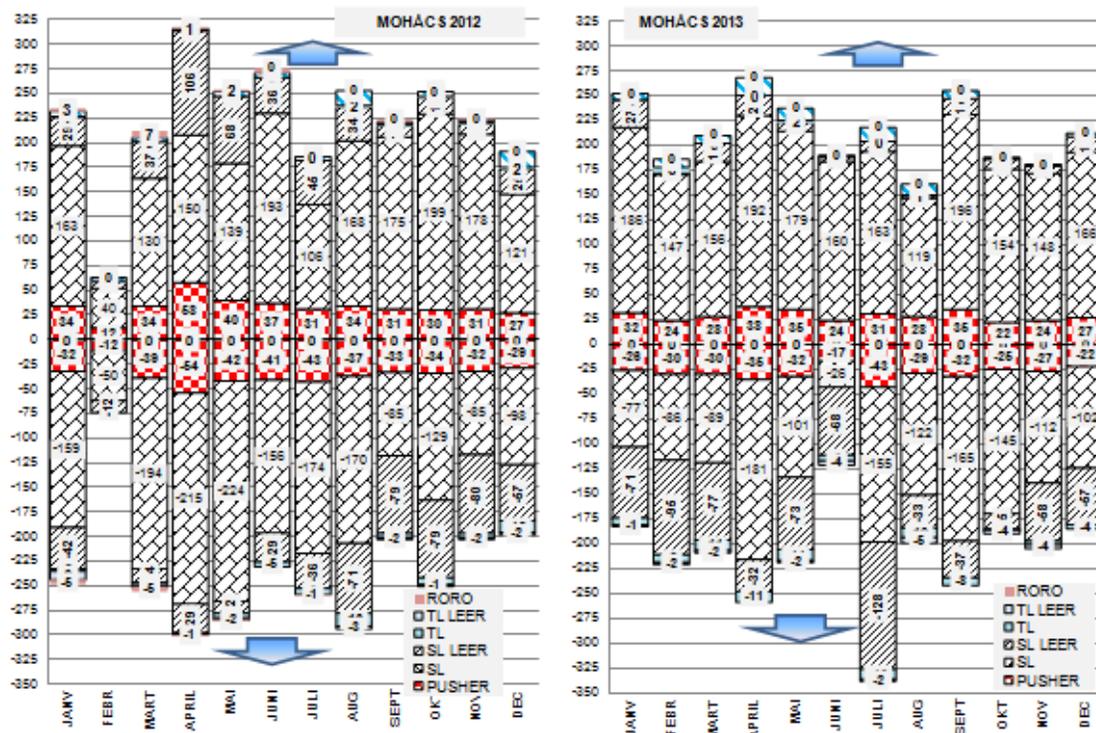


Fig. 21 PASSAGES DE BATEAUX PAR MOHÁCS PAR TYPES D'UNITES DE CONVOIS par mois

a) D'après les volumes de transports de marchandises sèches, ont été transportées à bord de convois poussés (fig. 20) :

- vers l'amont – 2,6 millions de tonnes,
- vers l'aval – 1,4 millions de tonnes.

Ceci étant, la partie revenant aux barges à marchandises sèches dans les convois se chiffrait à (fig. 21) :

- vers l'amont
 - 90 % (les autres 10 % à lège devant être chargés sur le Haut-Danube),
- vers l'aval
 - 60 à 70 %.

b) Des produits pétroliers en vrac étaient transportés à bord de bateaux-citernes non-automoteurs :

- vers l'amont – 10,5 milliers de tonnes (en 2013 – 10,3 milliers de tonnes),

- vers l'aval – 107 milliers de tonnes, soit 45 % de plus qu'en 2012 (74 milliers de tonnes).

Les transports par des convois poussés ont été réalisés en principe par des bateaux battant pavillons de la Roumanie – 219 de passages de convois, de l'Allemagne – 199, de l'Ukraine – 94, de la Hongrie – 58, de l'Autriche – 58, de la Bulgarie – 49 (fig. 22).

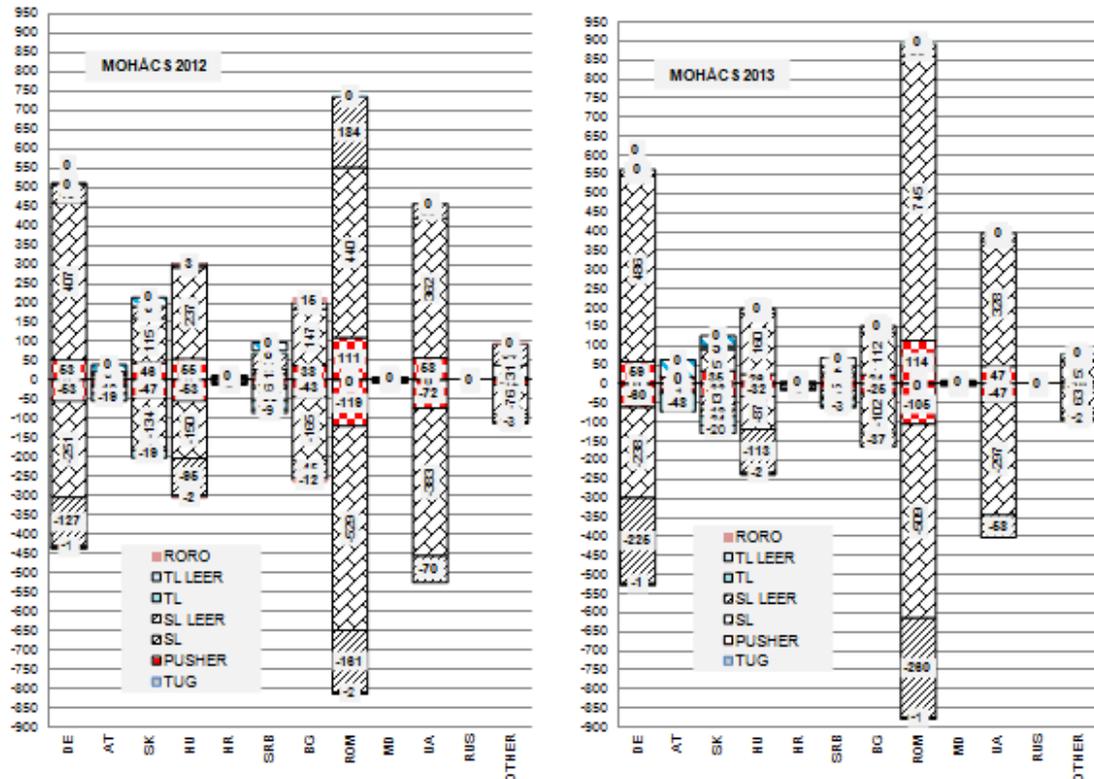


Fig. 22 PASSAGES DE BATEAUX PAR MOHÁCS par types d'unités de convois, par pays d'enregistrement des bateaux

Par conséquent, les volumes les plus importants ont été transportés à bord de convois poussés avec des pousseurs battant pavillons des pays suivants : Roumanie – 2,47 millions de tonne (hausse de 40 % par rapport à 2012), Allemagne – 1,02 millions de tonnes (hausse de 10 % par rapport à 2012), Ukraine – 852 milliers de tonnes, Hongrie, Bulgarie et Autriche – plus de 250 milliers de tonnes respectivement (fig. 23).

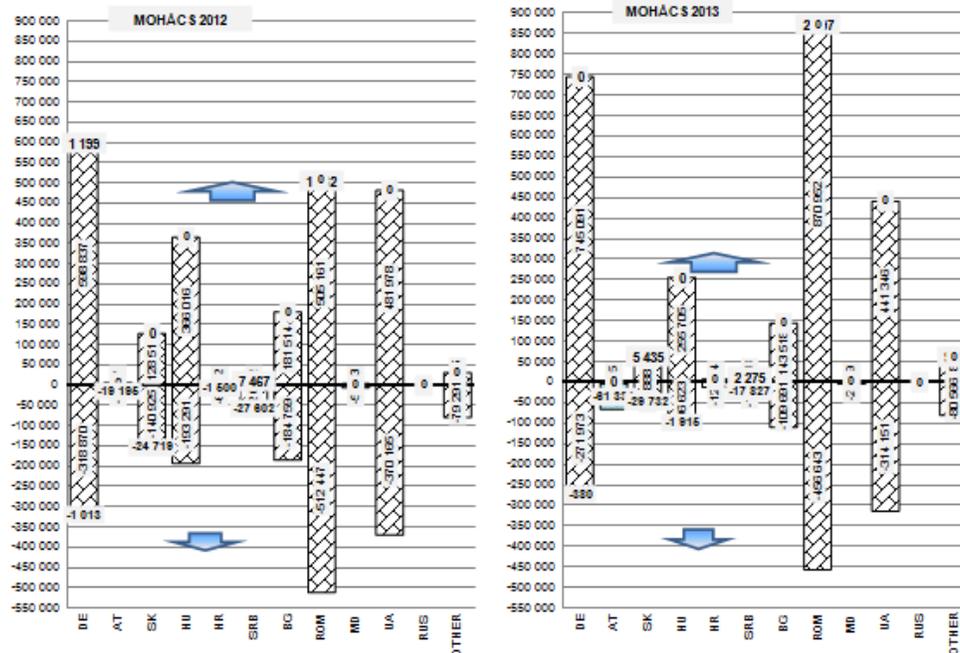


Fig. 23 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES ET BARGES POUR MARCHANDISES SECHES NON-MOTRISES PAR MOHÁCS en tonnes, par pays d'enregistrement du bateau

Transports à bord de bateaux automoteurs

A l'instar de 2012, ces transports ont représenté en 2013 quelque 25 % du volume total des marchandises ayant franchi le point de contrôle de Mohács, le volume du trafic vers l'aval (759 milliers de tonnes) étant supérieur à celui vers l'amont (fig. 24).

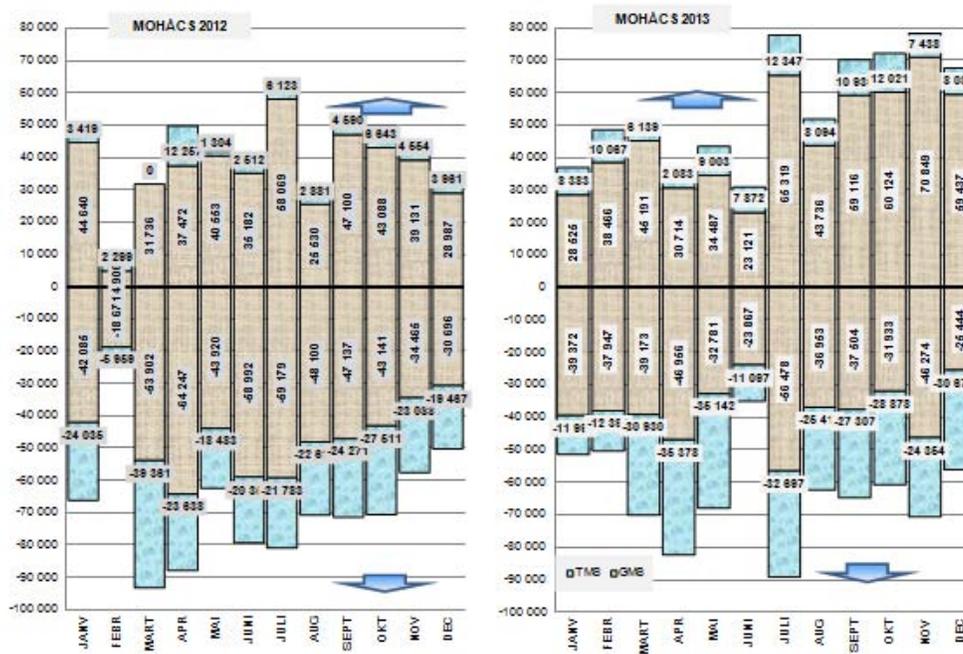


Fig. 24 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES ET BATEAUX POUR MARCHANDISES SECHES MOTORISES PAR MOHÁCS en tonnes, par mois

Sont passés en moyenne en 2013 par le point de contrôle de Mohács (le mois de juin excepté) 160 à 180 bateaux automoteurs par mois (fig. 25).

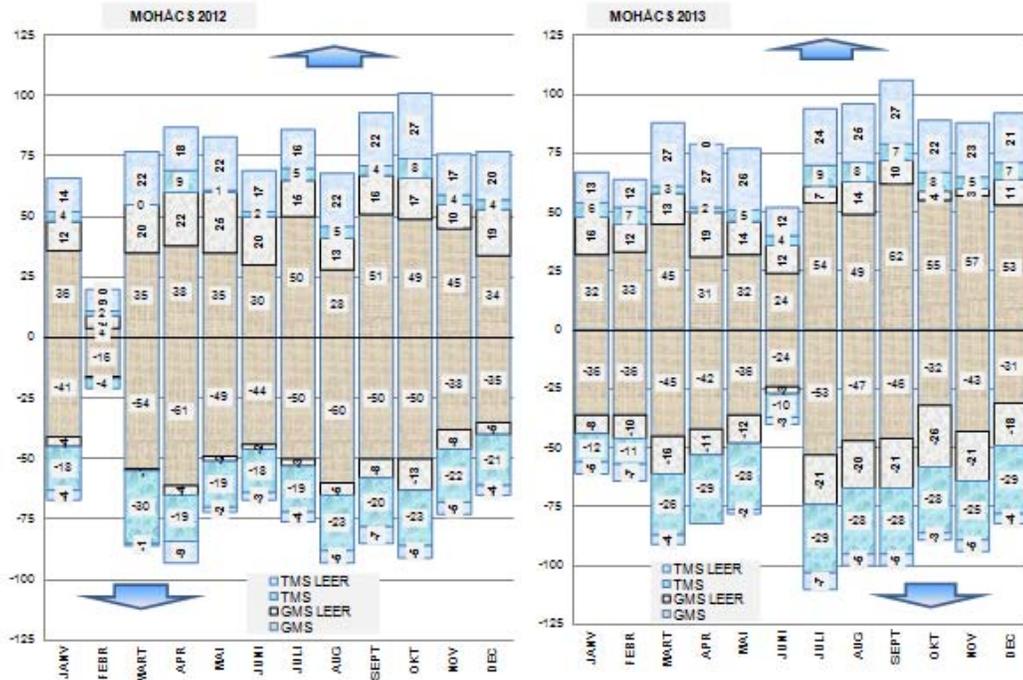


Fig. 25 PASSAGES DE BATEAUX PAR MOHÁCS PAR TYPES DE BATEAUX MOTORISES par mois

Le nombre le plus important de passages de bateaux a été effectué par des bateaux battant pavillons de Serbie, Allemagne, Roumanie et Bulgarie (fig. 26).

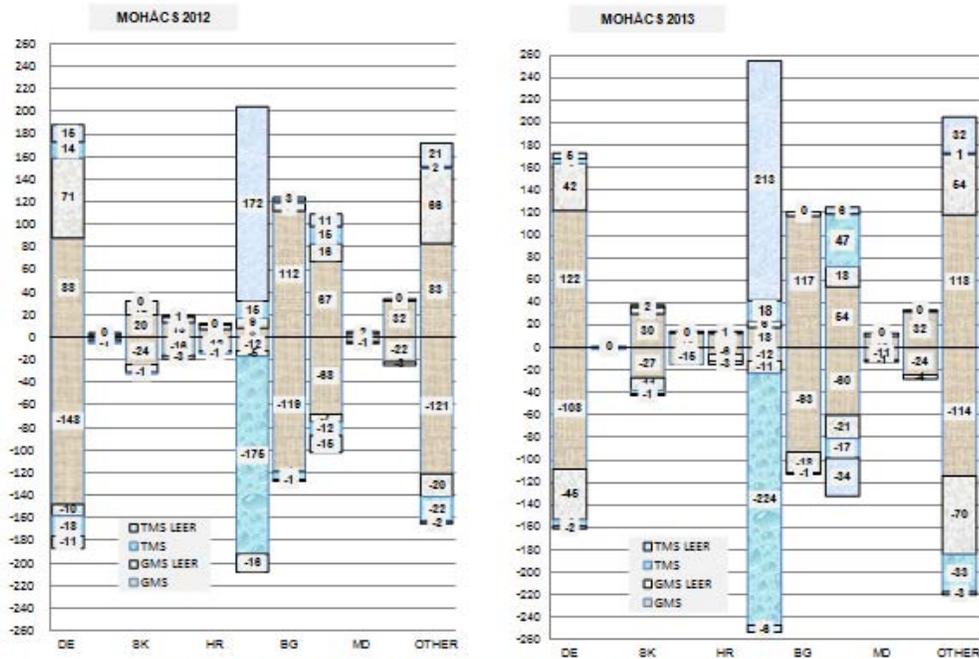


Fig. 26 PASSAGES DE BATEAUX PAR MOHÁCS PAR TYPES DE BATEAUX MOTORISES et par pays d'enregistrement

a) Il a été transporté à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches :

- Vers l'amont – 560 milliers de tonnes, soit 85 % du volume des marchandises transportées à bord de bateaux automoteurs vers l'amont.

22 % du trafic de marchandises sèches est assuré par des bateaux battant pavillons de l'Allemagne (fig. 27), 19 % - de la Bulgarie, 8 % - de la Roumanie, 28% des marchandises ayant été transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD (hausse de 76 % par rapport à 2012).

- Vers l'aval – 453 milliers de tonnes, soit 60 % du volume des marchandises transportées à bord de bateaux automoteurs vers l'aval.

23 % du trafic est assuré par des bateaux battant pavillons de l'Allemagne, 14 % - de la Bulgarie, 11 % - de la Roumanie, 30 % des marchandises ayant été transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

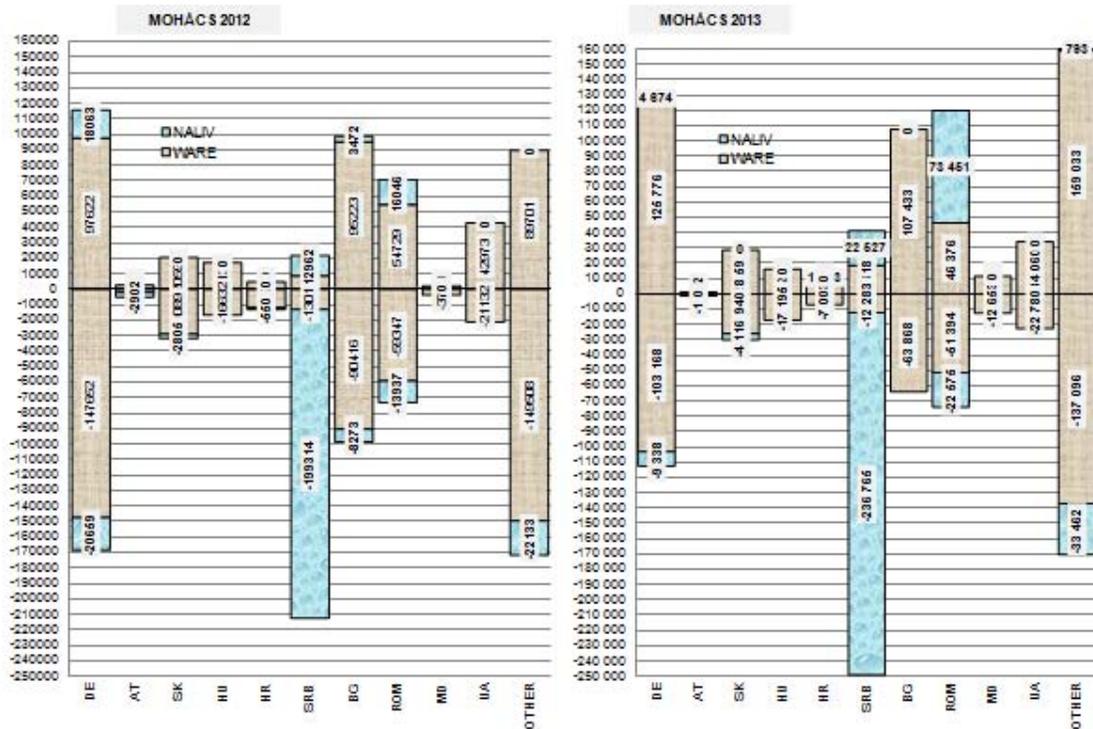


Fig. 27 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES ET DE BATEAUX POUR MARCHANDISES SECHES MOTORISEES PAR MOHACS en tonnes, par pays d'enregistrement des bateaux

b) Il a été transporté à bord de bateaux-citernes automoteurs un total de 407 milliers de tonnes, soit 27 % de plus qu'en 2012 (320 milliers de tonnes) dont :

- Vers l'amont – 101 milliers de tonnes, soit 50 % de plus qu'en 2012.
73 % des transports de produits pétroliers sont assurés par des bateaux battant pavillon de la Roumanie (hausse de 4,5 fois), 22 % - de la Serbie.
- Vers l'aval – 306 milliers de tonnes, soit 12,5 % de plus qu'en 2012 (271 milliers de tonnes).
77 % du trafic est assuré par des bateaux battant pavillons de la Serbie (hausse de 18,5 %), 7,4 % – de la Roumanie, 10 % des produits pétroliers ayant été transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

2.2.2.3 D'après la nomenclature des marchandises : les volumes les plus importants des transports enregistrés au point de contrôle de Mohács étaient les suivants (fig. 28) :

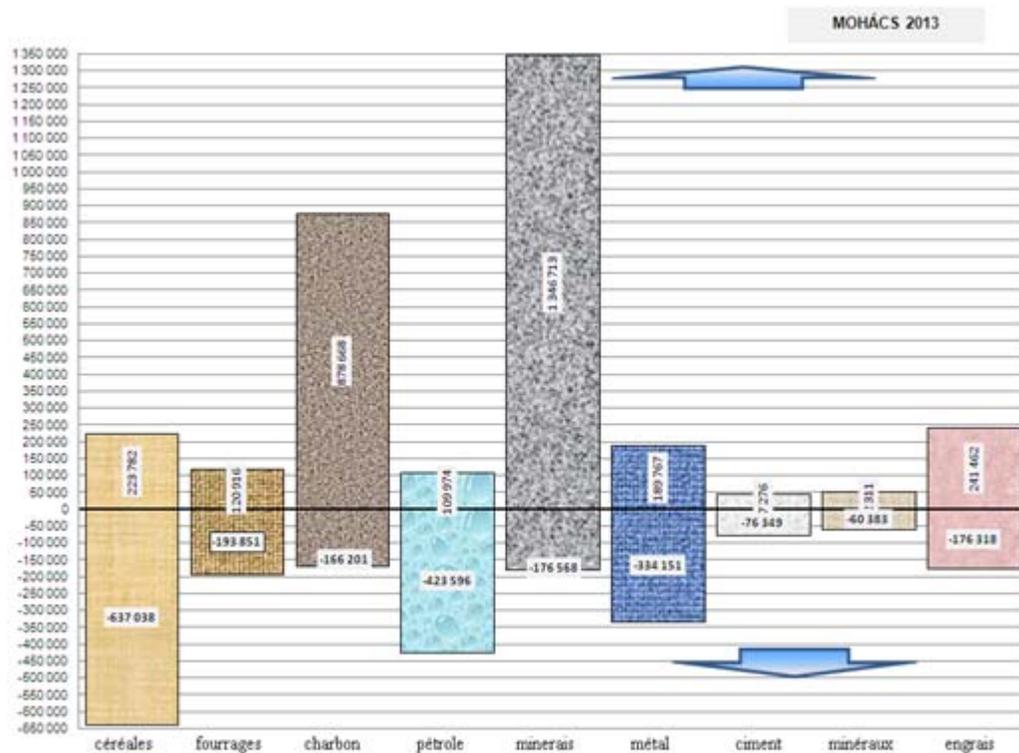


Fig. 28 Structure des marchandises du trafic-marchandises sur le Danube par Mohács en 2013 en tonnes

- Vers l'amont
 - *Minerai de fer* – total 1,35 millions de tonnes, ce qui correspond au volume de 2012 (1,34 millions de tonnes) et représente 42 % du

volume total des marchandises transportées vers l'amont (en 2012 – 45 %).

51 % de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 25 % - de l'Ukraine, 18 % - de la Hongrie. Les transports par mois de ces marchandises étaient uniformes au cours de l'année.

- *Combustibles minéraux solides* – total 879 milliers de tonnes, soit 38 % de plus qu'en 2012 (636 milliers de tonnes) et représente 27 % du volume total des marchandises transportées vers l'amont (en 2012 – 23 %)

75 % de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de la Roumanie, 9 % - de la Bulgarie. Les transports par mois de ces marchandises étaient uniformes au cours de l'année.

- *Engrais* – 241 milliers de tonnes ce qui correspond au volume de 2012 (236 milliers de tonnes) et représente 7,5 % du volume total des marchandises transportées vers l'amont.

45 % de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de la Roumanie, 11 % - de l'Allemagne, 10 % - de l'Ukraine, 6,5 % - de la Serbie.

- *Céréales* – 224 milliers de tonnes, soit 3 fois plus qu'en 2012 (76 milliers de tonnes) et représente 7 % du volume total des marchandises transportées vers l'amont.

21 % de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 14 % - de la Bulgarie, 12 % - de la Roumanie, 34 % par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD. Par mois, les transports de ces marchandises ne sont pas uniformes, le volume le plus grand ayant été enregistré en octobre-novembre – 104 milliers de tonnes, soit 46 % du volume total annuel.

- *Produits métalliques* – 190 milliers de tonnes, soit 22 % de plus qu'en 2012 (156 milliers de tonnes) et représente 6 % du volume total des marchandises transportées vers l'amont. 46% de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de la Bulgarie, 14 % - de l'Ukraine, 11 % respectivement - de l'Allemagne et de la Roumanie.

- Vers l'aval

- *Céréales* – 637 milliers de tonnes, soit 40 % de moins qu'en 2012 (1,1 millions de tonnes), représentant 28 % du volume total des marchandises transportées vers l'aval (en 2012 – 41 %).

27 % de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 15 % respectivement - de la Roumanie et de l'Ukraine, 12 % - de la Bulgarie, 17 % par des bateaux battant pavillon de pays n'étant pas membres de la CD.

- *Produits pétroliers* – 424 milliers de tonnes, soit 33 % de plus qu'en 2012 (318 milliers de tonnes), représentant 19 % du volume total des marchandises transportées vers l'aval (en 2012 – 12 %).

67 % de ces marchandises ont été transportés par des bateaux-citernes battant pavillon de la Serbie, régulièrement par mois au cours de l'année, 14 % - de l'Autriche, 8 % - de la Slovaquie.

- *Produits métalliques* – 334 milliers de tonnes, soit 21 % de plus qu'en 2012 (275 milliers de tonnes), représentant 15 % du volume total des marchandises transportées vers l'aval (en 2012 – 11 %).

32 % de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de la Roumanie, 19 % - de la Bulgarie, 15 % - de l'Allemagne, 14 % - de l'Ukraine, 13 % par des bateaux battant pavillon de pays n'étant pas membres de la CD.

- *Denrées alimentaires et fourrages* – total 194 milliers de tonnes, soit 55 % de moins qu'en 2012 (354 milliers de tonnes), représentant 8,6 % du volume total des marchandises transportées vers l'aval (en 2012 – 14 %).

22 % de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 11 % respectivement - de la Roumanie et de la Bulgarie, 9 % - de la Slovaquie.

2.3 Trafic interbassins

2.3.1 Trafic par le canal Rhin-Main-Danube

- 2.3.1.1 En 2013, par l'écluse de Kelheim sont passés 816 bateaux à passagers à cabines, soit 3,16 % de plus qu'en 2012, dont vers le Danube – 396 (fig. 29).

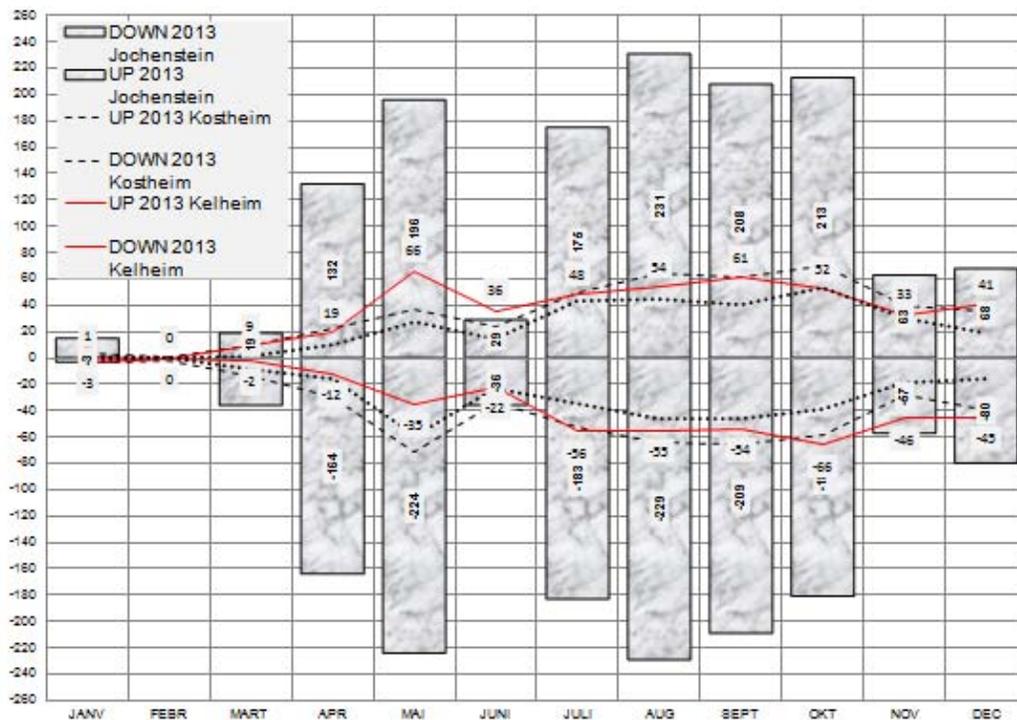
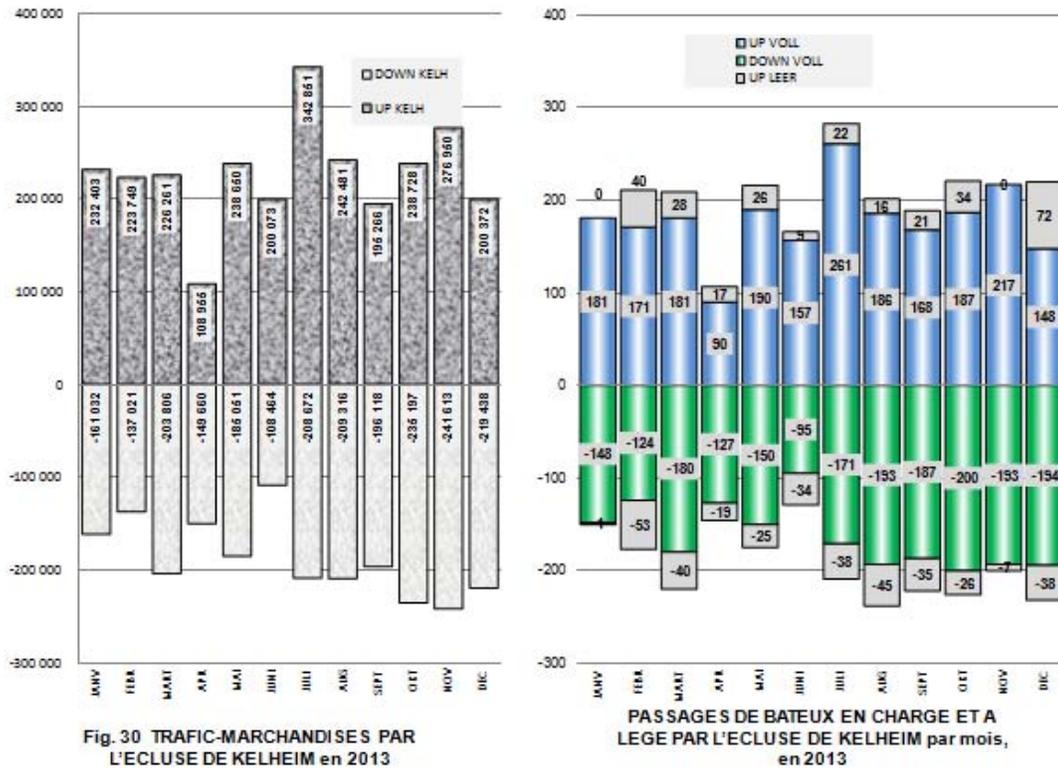


Fig. 29 PASSAGES DE BATEAUX A PASSAGERS AVEC CABINES par les écluses de KOSTHEIM, VIERETH, KELHEIM, JOCHENSTEIN en 2013

Au total ont été transportés à bord de ces bateaux 132 millions de passagers, soit 5,3 % de plus qu'en 2012.

En outre, à bord de bateaux pour excursions journalières ont été transportés plus de 55 millions de passagers, la valeur de pointe de ce trafic ayant été observée en décembre : 15,6 millions de passagers.

2.3.1.2 En 2013, par l'écluse de Kelheim sont passés plus de 4,7 millions d'unités de bateaux à marchandises dont quelque 87 % en charge. Au total ont été transportés 4,98 millions de tonnes, soit 1,3 % de plus qu'en 2012, dont vers le Danube (vers l'aval) – 2,26 millions de tonnes, du Danube (vers les ports du Main et du Rhin) – 2,72 millions de tonnes, ce qui témoigne d'un équilibre du trafic (fig. 30).



Direction des bateaux faisant route par l'écluse de Kelheim :

- Vers l'amont
60 % environ vers des ports d'Allemagne,
30 % environ vers des ports de Pays-Bas,
9 % environ vers des ports de Belgique.
- Vers l'aval
75 % environ vers des ports d'Autriche,
11 % environ vers des ports de Hongrie,
4,5 % environ vers des ports de Serbie.

La plupart du volume de marchandises a été transporté à bord de bateaux automoteurs parmi lesquels il y avait des bateaux d'une longueur de 135 m (135 x 11,1) battant pavillon des Pays-Bas (plus de 20 bateaux) et de Belgique.

2.3.2 Trafic sur le trajet « Danube – mer Noire – Danube »

Le volume du trafic sur le canal de Sulina s'est chiffré à 2,7 millions de tonnes, dépassant les volumes de 2012 (2,27 millions de tonnes).

Le volume du trafic sur le canal Danube-mer Noire en 2013 est estimé à quelque 14 millions de tonnes dont 5,3 millions de tonnes environ en cabotage.

2.4 Conclusions aux chapitres 1 et 2

2.4.1 Des conditions favorables à la navigation, à savoir : l'absence de charriage et de crues de printemps de janvier à mai 2013 ont formé un marché assez stable du trafic, la flotte travaillant tout le long du Danube sans restrictions en matière de gabarits (pour les convois) et de tirants d'eau.

Les volumes du trafic de marchandises et de passagers observés pendant la première moitié de 2013 permettaient de supposer que les résultats du premier semestre seraient plus fructueux que ceux de 2011 et 2012.

Vu la situation nautique suffisamment favorable sur l'ensemble du Danube, les volumes du trafic-marchandises en janvier-mai 2013 se sont stabilisés au niveau atteint en 2012.

La restriction de la circulation suivie par l'arrêt de la navigation à partir du 1^{er} juin 2013 sur le Haut-Danube et le Danube Moyen pour un laps de temps allant de 10 à 12 jours, notamment au cours d'une période de stabilisation relative du marché ont entraîné une réduction des volumes du trafic en juin.

Une compensation relative des volumes perdus en juin s'est produite en juillet suite au fait que, en dépit des conditions nautiques difficiles, les bateaux avaient continué partiellement leur travail en juin sur le Danube Moyen et le Bas-Danube.

2.4.2 Un baisse brusque des niveaux de l'eau en juillet-août a entraîné non seulement une baisse des tirants d'eau fonctionnels de la flotte (jusqu'à 1,8-1,7 m) mais également des arrêts de la flotte à passagers et à marchandises sur des secteurs critiques du Bas-Danube.

Les bas niveaux de l'eau sur l'ensemble du Danube en septembre-décembre se sont reflétés sur le taux de chargement des bateaux, notamment des vraquiers pour marchandises sèches non motorisés ; le tirant d'eau fonctionnel n'a pas dépassé en moyenne 2,0 à 2,2 m.

2.4.3 Les plus stables de tous les types de transports sont ceux à bord de bateaux à passagers avec cabines, les indicateurs de ce type de trafic dépassant ceux de 2012 du point de vue du nombre de passagers transportés.

- 2.4.4 Les volumes les plus importants de marchandises transportées sur le Haut-Danube au cours de la période considérée étaient les suivants : vers l'amont : denrées alimentaires et fourrages (une hausse de 33 % par rapport à 2012), minerai de fer et produits pétroliers ; vers l'aval : engrais naturels et artificiels et produits pétroliers, la base de marchandises pour les bateaux à marchandises sèches motorisés étant la plus stable ,ce qui leur a permis d'être en charge dans les deux directions (amont-aval).
- 2.4.5 Les volumes les plus importants de marchandises transportées sur le Danube Moyen étaient les suivants : vers l'amont – minerai de fer et combustibles minéraux solides, vers l'aval – céréales (ce type de trafic a un caractère saisonnier évident) et produits pétroliers.
- 2.4.6 Le trafic sur le Haut-Danube est le plus équilibré, le marché de marchandises pour les bateaux motorisés pouvant être reconnu comme étant le plus fourni.
- 2.4.7 Il convient de noter une certaine stabilisation en 2012-2013 des transports de minerai de fer et de produits métalliques ce qui constitue un facteur important pour le marché des transports sur le Danube.

Chapitre 3

Indicateurs de l'efficacité du marché de la navigation danubienne en 2013

A titre préliminaire, avant de recevoir les données des statistiques officielles, il est possible de définir le marché de la navigation danubienne en 2013 comme étant conforme à l'état de 2012, indépendamment de l'influence d'un nombre significatif de facteurs négatifs, à savoir des conditions nautiques difficiles et des restrictions de la navigation survenues en juin (crue critique causée par la pluie) et des basses-eaux en juillet-août.

Les indicateurs finaux suivants sont prévus :

3.1 Trafic-marchandises

- trafic-marchandises à bord de bateaux fluviaux à marchandises – quelque 36 à 36,5 millions de tonnes dont quelque 8,8 millions de tonnes en cabotage ;
- marchandises transportées, production de transport réalisée et revenus obtenus des transports d'exportation-importation (auprès d'un prix moyen des carburants d'avitaillement de 1.000 USD/tonne) :
 - pour une distance des transports d'environ 1.900 km et un taux du fret pondéré de 22 euros/t :
1,9 millions de tonnes ; 3,61 milliards de t-km ; 41,8 millions euros ;
 - pour une distance des transports d'environ 1.500 km et un taux du fret pondéré de 20 euros/t :
1,8 millions de tonnes ; 2,7 milliards de t-km ; 36 millions euros ;
 - pour une distance des transports d'environ 1.300 km et un taux du fret pondéré de 17,7 euros/t :
4,8 millions de tonnes ; 6,24 milliards de t-km ; 85 millions euros ;
 - pour une distance des transports d'environ 900 km compte tenu de la composante danubienne trafic vers/du bassin rhénan et un taux du fret pondéré de 12,5 euros/t :
6,2 millions de tonnes ; 5,58 milliards de t-km ; 77,5 millions euros ;
 - pour une distance des transports d'environ 600 km compte tenu de la composante danubienne trafic vers/du bassin rhénan et un taux du fret pondéré de 10 euros/t :

6,8 millions de tonnes ; 4,08 milliards de t-km ; 68 millions euros ;

- pour une distance des transports d'environ 400 km compte tenu de la composante danubienne trafic vers/du bassin rhénan et un taux du fret pondéré de 8,2 euros/t :

3,1 millions de tonnes ; 1,24 milliards de t-km ; 25,4 millions euros ;

- pour une distance des transports d'environ 250 km et un taux du fret pondéré de 7 euros/t :

2,2 millions de tonnes ; 0,55 milliards de t-km ; 15,4 millions euros ;

- production de transport réalisée en trafic de cabotage pour une distance moyenne d'environ 180 km et un taux du fret pondéré de 4,5 euros/t :

8,8 millions de tonnes ; 1,58 milliards de t-km ; 39,6 millions euros ;

- production de transport totale du trafic-marchandises à bord de la flotte fluviale :

quelque 25 milliards t-km, ce qui correspond aux résultats de 2012 ;

- revenu total obtenu du trafic-marchandises à bord de la flotte fluviale : quelque 390 millions d'euros, ce qui correspond aux résultats de 2012.

3.2 Transports de passagers

- revenus obtenus des transports à bord de bateaux à cabines sur des trajets « à longue distance » (delta du Danube, Giurgiu) auprès d'un tarif journalier moyen de 80 euros/passager : 42 milliers de passagers, 15 jours/voyage, services commerciaux compris :

environ 52 millions d'euros ;

- revenus obtenus des transports à bord de bateaux à cabines sur des trajets « à courte distance » (Passau-Vienne-Budapest) auprès d'un tarif journalier moyen de 80 euros/passager : 202 milliers de passagers, 8 jours/voyage:

environ 130 millions d'euros ;

- le revenu total obtenu des transports de passagers à bord de bateaux à cabines, services commerciaux compris, se chiffre à quelque 190 millions d'euros ce qui dépasse largement les résultats de 2012 ;

- les revenus obtenus des transports de passagers sur des lignes locales et à bord de bateaux d’excursions journalières : 1 million x 25 euros/passager = 25 millions d’euros.

3.3 Transbordement de marchandises dans les ports

- volume de marchandises transbordées dans les ports :

environ 40 millions de tonnes

- les revenus obtenus du transbordement de marchandises dans les ports vu que 45 % constituent des marchandises en vrac (minerai de fer, charbon, coke et céréales) auprès d’un taux d’accord moyen pondéré de 4,8 euros/t :

environ 190 millions d’euros.

3.4 Le revenu total de la navigation danubienne obtenu des transports sur le Danube et du transbordement des marchandises dans les ports peut être évalué à un montant égal à quelque 800 millions d’euros.

Vu que les calculs ne comprennent pas les revenus provenant de

- taxes et services portuaires (dépôt des marchandises, etc.) ;
- entreprises de réparation, services techniques et approvisionnement, etc.

il est possible de considérer que **la valeur totale des revenus de la navigation danubienne se chiffre à quelque 900-950 millions d’euros.**

Chapitre 4

Information du Secrétariat au sujet de l'utilisation de l'observation du marché lors de la mise en œuvre des projets de la « Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube » (EUSDR)

Le Secrétariat de la Commission du Danube considère qu'un des objectifs les plus importants de l'EUSDR est constitué par le développement de l'infrastructure de la voie d'eau et en premier lieu par l'élimination de ses « goulets d'étranglement » qui entraînent des arrêts périodiques de la navigation, une réduction de la sécurité de la navigation et représentent le principal obstacle sur la voie du développement du marché de la navigation danubienne.

Par la Décision de la Soixante-quinzième session de la Commission du Danube doc. CD/SES 75/12, adoptée le 14 décembre 2010, a été approuvé un paquet de propositions (doc. CD/SES 75/10) à titre de contribution de la Commission du Danube à l'élaboration de la « Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube » (EUSDR) qui a été transmis à la Commission européenne.

Conformément au mandat établi par la Soixante-quinzième session de la CD, le Secrétariat a entamé des travaux avec les Coordonnateurs du Domaine prioritaire (*Priority Area*) 1 a) – « Améliorer la mobilité et la multimodalité : voies navigables » (« *To improve mobility and multimodality: inland waterways* »); le paquet de propositions de la CD leur a été également adressé.

Le Secrétariat participe aux travaux non seulement au sein du Groupe de pilotage du Domaine prioritaire 1 a) (GP DP 1 a)), mais aussi aux groupes de travail thématiques (*Thematic Working Groups*) à titre permanent, conformément au Plan approuvé par la 75^e session de la CD.

Le 18 avril 2013 a eu lieu à Linz la cinquième séance du Groupe de pilotage DP 1 a) lors de laquelle un représentant du Secrétariat est intervenu avec un rapport sur le projet de la Commission du Danube « Observation du marché de la navigation danubienne ». Ce rapport du Secrétariat fournissait une analyse des résultats de 2012 concernant les volumes du trafic-marchandises et des transports de passagers, l'activité des ports, le dynamisme de la circulation de la flotte, ainsi que des indicateurs financiers conclusifs du marché de la navigation danubienne.

A la sixième séance du Groupe de pilotage DP 1 a) (20-21 novembre 2013, Budapest), le Secrétariat a présenté une analyse des risques de la navigation danubienne à l'issue de l'observation du marché en 2011-2013, dus non seulement à une baisse générale de la base de marchandises dans le bassin du Danube mais également aux pertes survenues suite à l'impact des secteurs critiques de fleuve, y compris aux arrêts de la navigation durant des phénomènes hydrologiques extrêmes :

- 2011 – basses-eaux critiques d’août à décembre ;
- 2012 – prise du fleuve de février à mars ;
- 2013 – crue due à la pluie en juin et basses-eaux critiques en juillet-septembre.

Ces phénomènes extrêmes ont entraîné un arrêt prolongé de la navigation en créant une menace pour sa sûreté.

Les données contenues dans ce rapport prouvent que la mise en œuvre des projets compris dans le « Plan des grands travaux visant l’obtention des gabarits du parcours navigable, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés sur le Danube » (doc. CD/SES 77/10) ainsi que des projets nationaux d’infrastructure du paquet de propositions de la CD à l’intention de l’EUSDR (Annexe au doc. CD/SES 75/10) appelés à perfectionner avant toute chose l’infrastructure de la navigation danubienne, peut diminuer dans une mesure importante l’impact critique des processus climatiques et améliorer la base logistique des transports sur le Danube.

* *

*

Des documents de l’observation du marché pendant ladite période ont été également envoyés à la DG MOVE de la Commission européenne.